2025/2453

30.12.2025.

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2025/2453

od 26. studenog 2024.

u predmetu SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) – Francuska – Pomorski prijevoz do Korzike (2023. – 2030.)

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2024) 8473)

(Vjerodostojan je samo tekst na francuskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon poziva zainteresiranim stranama da dostave primjedbe u skladu s navedenim člancima ([1]) i uzimajući u obzir te primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

1.1. Pretprijavna faza

(1) Dopisom od 17. siječnja 2022. francuska tijela obavijestila su Komisiju o tome da je Ured za promet Korzike („**OTC**”) poduzeo korake kako bi utvrdio postoji li potreba za javnom uslugom pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske. Komisija je 19. siječnja 2022. pokrenula postupak pretprijave, evidentiran pod oznakom SA.101557. Francuska tijela dostavila su Komisiji svoja početna očitovanja dopisima od 19., 25. i 27. siječnja 2022.

(2) Dopisima i e-porukama od 4. i 15. veljače te 22. ožujka 2022. Komisija je od francuskih tijela zatražila dodatne informacije. Francuska tijela dostavila su svoje odgovore 15. veljače te 7. i 31. ožujka 2022.

(3) Dopisima od 15. ožujka, 8. travnja te 19. i 20. svibnja 2022. francuska tijela obavijestila su Komisiju o svojim planovima da na razdoblje od osam godina (2023. – 2030.) dodjele pet ugovora o javnim uslugama pomorskog prijevoza robe i putnika između luke Marseille i svake od pet luka: Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano i L'Île-Rousse („**ugovori o javnim uslugama**” ili „**mjere**”).

(4) Dopisima i e-porukama od 20. travnja, 30. svibnja, 12. srpnja, 11. kolovoza, 3., 18., 21., 23. i 30. studenog te 1. i 2. prosinca 2022. Komisija je od francuskih tijela zatražila dodatne informacije. Svoje su odgovore dostavila dopisima i e-porukama od 7. i 22. lipnja, 22. i 27. srpnja, 10., 13. i 14. listopada, 8., 10., 11., 17., 22., 24., 25. i 30. studenog te 1. i 2. prosinca 2022.

(5) Tijekom pretprijavne faze Komisija i francuska tijela održali su sastanke 1., 17. i 22. veljače, 18. ožujka, 5. travnja, 28. lipnja, 11. srpnja te 15., 21. i 30. studenog 2022. U okviru pripreme za te sastanke ili nakon njih francuska tijela dostavila su dodatne informacije 21. veljače, 22. ožujka i 12. srpnja 2022.

([1]) SL C, C/2024/2266, 22.3.2024., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

(6) Komisija je osim toga primila opće informacije od treće strane 14. travnja, 17., 21., 22. i 30. lipnja, 25. srpnja, 2. i 30. rujna, 5. i 26. listopada i 2. prosinca 2022. te 30. i 31. siječnja 2023.

1.2. Prijava mjera francuskih tijela i pritužba društva Corsica Ferries

(7) Francuska tijela elektroničkim su putem 27. prosinca 2022. Komisiji prijavila ugovore o javnim uslugama. Budući da je ta prijava bila nepotpuna, Komisija je 16. veljače 2023. od francuskih tijela zatražila dodatne informacije. Francuska tijela dopunila su svoju prijavu e-porukama od 5. travnja i 2. svibnja 2023.

(8) Društvo Corsica Ferries Komisiji je 23. ožujka 2023. podnijelo službenu pritužbu kojom osporava zakonitost i spojivost mjera, posebno s obzirom na propise o državnim potporama.

(9) Komisija je proslijedila pritužbu francuskim tijelima i zatražila dodatne informacije 11. travnja i 5. lipnja 2023. Francuska tijela dostavila su primjedbe na pritužbu i dodatne informacije 28. lipnja, 28. srpnja i 27. listopada 2023.

(10) Društvo Corsica Ferries također je dostavilo dodatne informacije o svojoj pritužbi e-porukama od 13. listopada i 20. prosinca 2023. Komisija je 21. prosinca 2023. proslijedila te dodatne informacije francuskim tijelima, koja su se o njima očitovala e-porukom od 6. veljače 2024.

1.3. Komisijino pokretanje službenog istražnog postupka o mjerama

(11) Komisija je dopisom od 23. veljače 2024. obavijestila francuska tijela o tome da je u vezi s ugovorima o javnim uslugama odlučila pokrenuti postupak iz članka 108. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („**UFEU**”) („**odluka o pokretanju postupka**”).

(12) Odluka o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([2]). Komisija je pozvala francuska tijela i zainteresirane strane da dostave primjedbe na ugovore o javnim uslugama.

(13) Komisija je 27. ožujka 2024. zaprimila primjedbe francuskih tijela. Nakon zaprimanja tih primjedbi Komisija je francuskim tijelima 23. travnja, 13. i 30. svibnja, 14. i 21. lipnja te 2. i 9. srpnja 2024. uputila zahtjeve za informacije, na koje su francuska tijela odgovorila, slijedom navođenja, 23. i 31. svibnja, 13. lipnja te 9., 11., 12. i 17. srpnja 2024.

(14) Komisija je zaprimila primjedbe nekoliko zainteresiranih strana, konkretno društava Corsica Ferries (22. travnja 2024.), Corsica Linea (29. travnja 2024.) i La Méridionale (29. travnja 2024.) te grupe Stef (29. travnja 2024.) ([3]).

(15) Komisija je Francuskoj proslijedila primjedbe društva Corsica Ferries (23. travnja 2024.) i društava Corsica Linea i La Méridionale te grupe Stef (30. travnja 2024.) kako bi joj dala priliku da se o njima očituje. Francuska je odgovorila na primjedbe društva Corsica Ferries 25. lipnja i 11. srpnja 2024. Nije željela komentirati podneske drugih zainteresiranih strana.

([2]) SL C, C/2024/2266, 22.3.2024., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

([3]) Društva Corsica Linea (8. travnja 2024.) i La Méridionale (15. travnja 2024.) te grupa Stef (16. travnja 2024.) zatražili su e-porukama produljenje roka za dostavu primjedbi. Komisija im je odobrila produljenje navedenog roka do 29. travnja 2024.

2. USLUGE POMORSKOG PRIJEVOZA IZMEĐU KORZIKE I KONTINENTALNE FRANCUSKE

2.1. Društveno-gospodarske značajke Korzike

(16) Korzika je francuski otok u Sredozemnom moru. Karakteriziraju je planinski teren, zaštićena područja i posebno velika ruralna područja ([4]). Otok ima gotovo 350 000 stanovnika, od kojih oko 53 % živi u urbanim područjima, a 47 % u ruralnim ([5]). Korzika je zbog svojih restriktivnih geografskih obilježja jedna od najrjeđe naseljenih regija u Francuskoj s gustoćom naseljenosti od 39 stanovnika po km^2. To je znatno ispod francuskog prosjeka od 105 stanovnika po km^2 ([6]).

(17) Niska gustoća naseljenosti podrazumijeva znatne udaljenosti između domova i radnih mjesta ili mjesta za slobodno vrijeme. Putovanja na Korzici češća su i dulja u usporedbi s nacionalnim prosjekom ([7]). Nadalje, prema podacima INSEE-a ([8]), topografija i općine u ruralnim područjima te nedostatak javnog prijevoza znače da se za svakodnevna putovanja koristi više osobnih vozila (86 % u usporedbi sa 72 % u metropolitanskoj Francuskoj) ([9]).

(18) Korzika nema infrastrukturu autocesta. Ima ograničenu cestovnu mrežu koja se sastoji od desetak teritorijalnih cesta i sporednih cesta. Ceste imaju prilično velik broj zavoja, zbog čega putovanja dulje traju ([10]), prometni su uvjeti kompliciran ([11]), a rizici od prometnih nesreća povećani. Korzika ima najvišu stopu smrtnosti na cestama u Francuskoj ([12]). Prema Nacionalnom opservatoriju za cestovnu sigurnost, na te značajke dodatno utječe turizam. Opservatorij procjenjuje da se svake godine prosječni dnevni promet na cestama Korzike gotovo udvostruči tijekom ljeta zbog dolaska i odlaska oko 500 000 automobila prevezenih linijskim pomorskim prijevozom ([13]).

(19) Gospodarstvo Korzike prvenstveno se temelji na tercijarnom sektoru ([14]). Glavnu ulogu u stvaranju bogatstva i otvaranju radnih mjesta na otoku imaju, među ostalim, turizam ([15]) i maloprodaja ([16]). Lokalno gospodarstvo uvelike ovisi o uvozu iz kontinentalne Francuske. Uvoz s kopna bio je gotovo pet puta veći od izvoza 2019. ([17])

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (pristupljeno 18. listopada 2024.).
([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (pristupljeno 18. listopada 2024.). Radi usporedbe, nacionalni prosjek iznosi 67 % za urbana područja i 33 % za ruralna. Stoga je otok Korzika znatno ruralniji od ostatka Francuske.
([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (pristupljeno 18. listopada 2024.).
([7]) Vidjeti, na primjer, dokument s općim smjernicama za južnu Korziku za razdoblje 2023. – 2027. (str. 6.) koji je izradio Nacionalni opservatorij za cestovnu sigurnost, dostupan na: https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/diagnostics-et-politiques-locales-de-securite-routiere/2a-corse-du-sud-document-general-dorientations (pristupljeno 18. listopada 2024.).
([8]) Nacionalni institut za statistiku i ekonomske studije.
([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (pristupljeno 18. listopada 2024.).
([10]) U regionalnom planu za infrastrukturu i usluge prijevoza Korzike za 2015. Teritorijalne zajednice Korzika navedeno je da *„veliki planinski lanac na Korzici posebno otežava unutarnju komunikaciju. Cestovne i željezničke mreže pune su zavoja, a udaljenosti se mjere više u trajanju putovanja nego u kilometrima”* (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, str. 9., pristupljeno 18. listopada 2024.). Vidjeti i dokument s općim smjernicama za južnu Korziku za razdoblje 2023. – 2027. (str. 6.) koji je izradio Nacionalni opservatorij za cestovnu sigurnost (vidjeti bilješku 7.).
([11]) Vidjeti seriju reportaža javne televizije „France 3 Corse” o stanju cesta na Korzici: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (pristupljeno 18. listopada 2024.).
([12]) Vidjeti posebno ozbiljno stanje 2022., kad je stopa smrtnosti na cestama na Korzici bila 2,5 puta veća od nacionalnog prosjeka: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (pristupljeno 18. listopada 2024.). Vidjeti i dokument s općim smjernicama za južnu Korziku za razdoblje 2023. – 2027. (str. 6.) koji je izradio Nacionalni opservatorij za cestovnu sigurnost (vidjeti bilješku 7.).
([13]) Vidjeti dokument s općim smjernicama za južnu Korziku za razdoblje 2023. – 2027. (str. 6.) koji je izradio Nacionalni opservatorij za cestovnu sigurnost (vidjeti bilješku 7.).
([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (pristupljeno 18. listopada 2024.).
([15]) Vidjeti analize INSEE-a o važnosti turizma za zapošljavanje na Korzici: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (pristupljeno 18. listopada 2024.).
([16]) Prema podacima INSEE-a maloprodaja čini 67 % trgovine na otoku, što je devet postotnih bodova više od francuskog prosjeka (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, pristupljeno 18. listopada 2024.).
([17]) Primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

(20) U svojem mišljenju od 17. studenog 2020. o koncentraciji tržišta na Korzici i s njome povezanom učinku na lokalno tržišno natjecanje („**mišljenje Tijela za tržišno natjecanje**") ([18]) francusko Tijelo za tržišno natjecanje navodi da je „otočni položaj glavna posebna prepreka razvoju gospodarstva otoka jer dodatni troškovi koji nastaju zbog geografske izoliranosti mogu otežati pristup tržištima" ([19]). Tijelo za tržišno natjecanje stoga smatra da „otočni položaj i geografska udaljenost od kontinentalne Francuske povećavaju troškove opskrbe jer je pomorski prijevoz strukturno skuplji". Stoga su „gospodarski subjekti ograničeni lancem opskrbe koji je složeniji nego na kopnu" ([20]).

(21) Na primjer, Tijelo za tržišno natjecanje primjećuje znatnu razliku u sektoru distribucije goriva između cijene goriva koju plaćaju potrošači na Korzici i cijene koja se plaća na kopnu ([21]). Prema mišljenju Tijela za tržišno natjecanje, ta se razlika djelomično objašnjava činjenicom da se Korzika opskrbljuje gorivom samo morem, zbog čega je konačna cijena goriva veća. Cestovni prijevoz goriva do benzinskih postaja također je skuplji jer planinski teren produljuje vrijeme prijevoza. Naposljetku, sezonalnost potražnje, povezana s ljetnom turističkom sezonom, znači da se drže zalihe formirane prema neposrednim potrebama, što dovodi do rizika da bi kvote mogle uzrokovati znatne dodatne troškove jer skladišta nafte na Korzici imaju ograničen skladišni kapacitet ([22]).

(22) Slično tomu, prehrambeni i potrošački proizvodi mnogo su skuplji na Korzici nego u ostatku Francuske te razlika iznosi 14 % kad je riječ o prehrambenim proizvodima i 11 % kad je riječ o potrošačkim proizvodima ([23]). U mišljenju Tijela za tržišno natjecanje smatra se da se to djelomično može objasniti strukturnim čimbenicima povezanima s otočnim položajem i sezonalnošću. Zbog potrebe za korištenjem pomorskog prijevoza produljuje se i lanac opskrbe iz centara za nabavu u južnoj Francuskoj ([24]). Trgovine na Korzici imaju ograničen skladišni kapacitet te im se stoga roba mora isporučivati češće nego na kopnu i ne mogu ostvariti iste popuste u centrima za nabavu kao trgovine na kopnu ([25]).

(23) INSEE općenito primjećuje da je Korzika najsiromašnija regija metropolitanske Francuske: 18,5 % ljudi na Korzici živjelo je 2018. ispod granice siromaštva u usporedbi s 14 % na nacionalnoj razini. Ta se gospodarska i socijalna situacija pogoršala i zbog pandemije bolesti COVID-19 u 2020. i 2021. ([26]) te visoke inflacije koja je uglavnom posljedica povećanja cijena energije i hrane od 2022. nadalje ([27]).

([18]) Mišljenje 20-A-11 od 17. studenog 2020. Tijelo za tržišno natjecanje navodi da je mišljenje zatražio ministar gospodarstva. Svrha tog mišljenja bila je informirati javna tijela o raznim pitanjima iz područja tržišnog natjecanja, posebno o onima koja se odnose na kupovnu moć stanovnika.

([19]) *Id.*, t. 25.

([20]) *Id.*, t. 26.

([21]) Tijelo za tržišno natjecanje napominje da zbog geografskih obilježja Korzike i nedovoljne razvijenosti javnog prijevoza korzička kućanstva u velikoj mjeri ovise o automobilima. Međutim, iako je stopa PDV-a na otoku manja za sedam postotnih bodova, razlika u cijeni goriva na Korzici je znatna u odnosu na kopno te iznosi oko +6,7 % za dizel i +5,3 % za bezolovno 95-oktansko gorivo. To je potvrdio i INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, pristupljeno 18. listopada 2024.).

([22]) Za više pojedinosti vidjeti sektorski fokus br. 2 u mišljenju Tijela za tržišno natjecanje.

([23]) Vidjeti istraživanje INSEE-a o razinama cijena 2022. na Korzici u odnosu na kontinentalnu Francusku: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (pristupljeno 18. listopada 2024.). Općenito, cijene su na Korzici 7 % veće, a razlika se povećala od 2015. unatoč znatno sniženoj stopi PDV-a koja se na Korzici primjenjuje na proizvode namijenjene prehrani ljudi (2,1 % umjesto 5,5 % odnosno 20 % na kopnu, ovisno o skupini proizvoda).

([24]) Mišljenje Tijela za tržišno natjecanje, t. od 590. do 594. Tijelo za tržišno natjecanje napominje da je trošak pomorskog prijevoza jedan od glavnih dodatnih troškova velikih i srednjih supermarketa: suprotno uobičajenoj poslovnoj praksi, prema kojoj kupovne cijene uključuju troškove isporuke do predviđenog odredišta robe, troškovi pomorskog prijevoza ne uključuju se sustavno u kupovnu cijenu. Korzičke trgovine stoga same snose trošak pomorskog prijevoza tereta između kopna i Korzike.

([25]) Mišljenje Tijela za tržišno natjecanje, t. od 595. do 598. Prema navodima Tijela za tržišno natjecanje isporuka robe na Korziku traje dulje nego isporuka u bilo koje drugo mjesto u metropolitanskoj Francuskoj. Obično traje tri dana, što je u prosjeku jedan dan više nego za trgovinu na kopnu. Nadalje, trgovine na kopnu imaju bolje logističke sustave za svoju robu, dok su korzičke trgovine ograničene vremenom koje je potrebno za pomorski prijevoz (istovar plovila i cestovni prijevoz). Naposljetku, Korzici nedostaje lokalna logistička infrastruktura (malo je raspoloživog skladišnog prostora). Ta tri čimbenika utječu na korzičke trgovine na dva načina. Prvo, potrebna su česta povratna putovanja na kopno kako bi trgovine bile opskrbljene, što povećava troškove opskrbe. Drugo, centri za nabavu na kopnu nude manje popuste korzičkim trgovinama zbog malih količina koje naručuju, što je konkretno povezano s njihovim ograničenim skladišnim prostorom.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (pristupljeno 18. listopada 2024.).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (pristupljeno 18. listopada 2024.). Slika 4 u datoteci INSEE-a pokazuje da su mnoga udruženja općina na Korzici prekomjerno izložena inflaciji, posebno gotovo cijela sjeverna polovina otoka i udruženje općina Sartenais-Valinco-Taravo na jugu otoka, gdje je glavna općina Propriano.

2.2. Lučka infrastruktura za usluge pomorskog prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike

2.2.1. *Kopnene luke*

(24) Za usluge pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske koriste se kopnene luke Marseille, Toulon i Nica („**kopnene luke**”).

(25) Marseille je udaljen više od 60 km od Toulona (oko 45 minuta autocestom A50 i manje od jednog sata vlakom ([28])) i gotovo 200 km od Nice (oko 2 sata i 30 minuta autocestom A8). Toulon je udaljen 150 km od Nice (oko 1 sat i 45 minuta autocestama A57 i A8 te 1 sat i 45 minuta vlakom ([29])).

Slika 1

Kopnene i korzičke luke



Izvor: Gecodia.

2.2.1.1. Luka Marseille

(26) Luka Marseille jedna je od najvećih u Francuskoj. Opslužuje veliki broj nacionalnih i međunarodnih pomorskih veza, a nalazi se u blizini Marseillea, drugog najvećeg grada u Francuskoj po broju stanovnika.

(27) Lučka uprava Marseillea Grand Port Maritime de Marseille javna je industrijska i trgovačka agencija.

([28]) Vidjeti internetske stranice željezničkog prijevoznika SNCF, dostupne na: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (pristupljeno 18. listopada 2024.). Između Marseillea i Toulona svakodnevno se pruža gotovo 20 usluga pomorskog prijevoza, a putovanje u prosjeku traje jedan sat.

([29]) Vidjeti internetske stranice SNCF-a, dostupne na: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (pristupljeno 18. listopada 2024.). Između Toulona i Nice svakodnevno se pruža oko 15 usluga pomorskog prijevoza, a putovanje u prosjeku traje dva sata.

(28) Luka Marseille je globalna luka s infrastrukturom koja omogućuje odvijanje svih vrsta prometa. Ima dvije glavne skupine dokova:

— istočni dokovi (zapadno od Marseillea) imaju deset pomorskih terminala i uglavnom se koriste za trajekte, putničko-teretne brodove i brodove za kružna putovanja te imaju remontno brodogradilište,

— zapadni dokovi (Fos-sur-Mer) namijenjeni su za velika međukontinentalna kretanja robe (energija, automobili, kontejneri, posebna roba itd.).

(29) Na istočnim dokovima nalaze se četiri pomorska terminala za trajekte i putničko-teretne brodove, uključujući dva nacionalna terminala Joliette i Arenc, koji trenutačno opslužuju pomorski promet prema Korzici (s više od 10 raspoloživih vezova). Ta dva terminala izravno su povezana s tri autoceste: A7, koja prolazi cijelim koridorom rijeke Rhône od Lyona do Marseillea, A50, koja povezuje Marseille s Toulonom na istoku, i A55, koja povezuje Marseille s Martiguesom na zapadu.

2.2.1.2. Luka Toulon

(30) Luka Toulon opslužuje nacionalne i međunarodne pomorske veze (Španjolska, Italija). U toulonskom zaljevu smještena su četiri terminala: dva se nalaze u Brégaillonu, jedan u središtu grada Toulona i jedan u gradu La Seyne-sur-Mer. Lukom Toulon upravlja Trgovinska i industrijska komora Var („**CCI Var**”).

(31) Južni terminal u Brégaillonu u potpunosti je namijenjen prijevozu teških paketa, dok je sjeverni terminal („**Toulon-Brégaillon**”) opremljen jednim vezom isključivo za prijevoz tereta. Terminal u La Seyne-sur-Meru koristi se isključivo za brodove za kružna putovanja, dok se terminal u središtu grada („**Toulon-Port de Commerce**”) s tri veza koristi za trajekte, brodove za kružna putovanja i putničko-teretne brodove. Preko terminala Toulon-Port de Commerce trenutačno se odvija sav pomorski promet između Toulona i Korzike. Luka Toulon relativno je blizu autoceste A50 i željezničkog kolodvora u Toulonu.

2.2.1.3. Luka Nica

(32) Luka Nica nalazi se u središtu grada. Njome upravlja Trgovinska i industrija komora Nice Côte d'Azur („**CCI Nice Côte d'Azur**”). Ima dva terminala, svaki s po dva veza za prihvat trajekata i putničko-teretnih brodova. Oba terminala uglavnom se koriste za brodove za kružna putovanja i putnički promet, a u manjoj mjeri i za teretni promet. Luka Nica relativno je daleko od infrastrukture autocesta (oko deset kilometara), dok je željeznički kolodvor prilično blizu.

2.2.2. *Korzičke luke*

(33) Korzičke luke Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio i Propriano („**korzičke luke**”) imaju pomorske veze s kontinentalnom Francuskom.

(34) Propriano je jedina korzička luka koju s kontinentalnom Francuskom (Marseilleom) povezuje samo jedna linija. Ostale korzičke luke povezane su s tri kopnene luke (Marseille, Toulon, Nica).

(35) Svim korzičkim lukama upravlja Trgovinska i industrijska komora Korzika („**CCI Korzika**”).

(36) Grad Bastia nalazi se na sjeveroistoku Korzike. Udaljen je oko 70 km od L'Île-Roussea (1 sat i 40 minuta automobilom i gotovo 2 sata javnim prijevozom) na sjeveru Korzike, 145 km od Porto-Vecchija na jugoistoku otoka i 150 km od Ajaccija. Grad Ajaccio nalazi se u zapadnom dijelu središnje Korzike i udaljen je oko 70 km od Propriana (oko 1 sat i 30 minuta automobilom i 2 sata javnim prijevozom) na jugozapadu Korzike i 140 km od Porto-Vecchija. Propriano i Porto-Vecchio udaljeni su 70 km (oko 1 sat i 30 minuta automobilom i 2 sata javnim prijevozom).

(37) Samo Bastia, Ajaccio i L'Île-Rousse imaju željeznički kolodvor. U Porto-Vecchiju dostupne su usluge međugradskog autobusnog prijevoza do Ajaccija, Propriana i Bastije, dok se u Proprianu nude usluge međugradskog autobusnog prijevoza do Ajaccija i Porto-Vecchija. U tablicama 1 i 2 prikazane su procijenjene udaljenosti između mjesta u slučaju putovanja javnim prijevozom i učestalost usluga.

Tablica 1

Usluge željezničkog prijevoza na Korzici

	Broj povratnih putovanja ([1]) po danu	Trajanje putovanja
Ajaccio – Bastia	5	4 h
Ajaccio – L'Île-Rousse	2	4 h 45 min – 5 h
Bastia – L'Île-Rousse	3	3 h 15 min

([1]) Jedno povratno putovanje odgovara dvama putovanjima.
Izvor: Željezničke pruge Korzike.

Tablica 2

Usluge međugradskog (autobusnog) prijevoza na Korzici

	Broj povratnih putovanja po danu	Trajanje putovanja
Ajaccio – Propriano	5	1 h 45 min
Ajaccio – Porto-Vecchio	4	3 h 30 min
Propriano – Porto-Vecchio	3	1 h 45 min
Bastia – L'Île-Rousse	2	1 h 30 min

Izvor: Teritorijalna zajednica Korzika.

2.2.2.1. Luka Bastia

(38) Bastia je najveća luka na Korzici po broju putnika i količini tereta te se preko nje odvija gotovo 60 % ukupnog prometa između Korzike i kopna. Riječ je o međunarodnoj luci jer, osim što pruža usluge prijevoza do Marseillea, Toulona i Nice, opslužuje i linije prema Italiji.

(39) Luka Bastia ima pomorski terminal s osam vezova koji mogu prihvatiti trajekte i putničko-teretne brodove. Trenutačno se razmatraju planovi za proširenje ili izgradnju veće luke zbog velikog zagušenja postojeće luke ([30]). Luka se nalazi u središtu grada i povezana je teritorijalnom cestom 20, koja vodi od Bastije do Ajaccija.

2.2.2.2. Luka Ajaccio

(40) Ajaccio je druga najveća luka na Korzici po broju putnika i količini tereta. Osim redovitih pomorskih veza s Marseilleom, Toulonom i Nicom, luka Ajaccio opslužuje i sezonske linije za Porto Torres (Sardinija), Calvi i Propriano.

(41) Luka Ajaccio ima pomorski terminal sa šest vezova koji mogu prihvatiti trajekte i putničko-teretne brodove. Smještena je u središtu grada i povezana teritorijalnom cestom 20 s Bastijom na sjeveroistoku i teritorijalnom cestom 40 s Bonifaciom na samom jugu otoka.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (pristupljeno 18. listopada 2024.).

2.2.2.3. Luka L'Île-Rousse

(42) Luka L'Île-Rousse smještena je u središtu grada i ima pomorski terminal s dva veza za trajekte i putničko-teretne brodove. Jedina je korzička luka ovlaštena za rukovanje opasnim tvarima klase 1 (eksplozivne tvari i proizvodi). Ima brz pristup teritorijalnoj cesti 30, koja povezuje Calvi (25 km prema zapadu) s Ponte-Leccijom u središtu Korzike.

2.2.2.4. Luka Porto-Vecchio

(43) Luka Porto- Vecchio smještena je u središtu grada i ima pomorski terminal s dva veza za trajekte i putničko-teretne brodove. Ima relativno brz pristup teritorijalnoj cesti 10 do Bonifacija na jugu i Bastije na sjeveru.

2.2.2.5. Luka Propriano

(44) Luka Propriano smještena je u središtu grada i ima pomorski terminal s dva veza za trajekte i putničko-teretne brodove. Ima relativno brz pristup teritorijalnoj cesti 40 koja povezuje Bonifacio na jugu i Ajaccio na sjeveru.

2.3. **Usluge pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske**

(45) Francuska tijela dostavila su opis usluga pomorskog prijevoza koje su se pružale u razdoblju od 2016. do 2020. ([31]) U tom su razdoblju usluge pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske pružala tri pomorska prijevoznika: Corsica Ferries (iz Toulona i Nice), Corsica Linea i La Méridionale (iz Marseillea). Četvrti prijevoznik, Moby Line, također je pružao usluge pomorskog prijevoza između Nice i Korzike u razdoblju od 2016. do 2019.

2.3.1. *Pomorski prijevoz tereta*

(46) Pomorski prijevoz glavni je način prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike. Razina pomorskog prijevoza tereta između Korzike i kopna u pravilu je relativno stabilna tijekom cijele godine. Nije se znatno smanjila tijekom zdravstvene krize uzrokovane bolešću COVID-19.

2.3.1.1. Podaci o pomorskom prijevozu tereta između Korzike i kontinentalne Francuske

(47) Pomorski teret prevozi se do Korzike samo iz kontinentalne Francuske na linijama između kopnenih i korzičkih luka.

(48) Kad je riječ o kopnenim lukama, većina prijevoza tereta odvija se na linijama do/iz Marseillea (tablice 3 i 4). Luka Marseille ima relativno stabilan tržišni udio od oko 80 % u ukupnom teretnom prometu između kontinentalne Francuske i Korzike (tablica 4).

Tablica 3

Prijevoz robe između kontinentalne Francuske i Korzike po kopnenim lukama (uvoz/izvoz, u linearnim metrima) ([1])

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Marseille	1 570 993	1 802 005	1 835 525	1 853 897	1 747 015
Toulon	429 873	394 447	375 722	388 407	371 665
Nica	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Ukupno	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

([1]) Linearni metar (ili „**lm**") je mjerna jedinica za mjerenje robe koja se prodaje po metru i čiji je poprečni presjek nepromjenjiv. Koristi se i za označavanje duljine konstantnih elemenata (npr. prikolica), bez obzira na njihove druge dimenzije.

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

([31]) U podacima o prometu navedenima u ovoj Odluci ne uzimaju se u obzir 2021. i 2022. jer su francuska tijela počela utvrđivati potrebu za javnom uslugom krajem 2021.

Tablica 4

Prijevoz robe između kontinentalne Francuske i Korzike po kopnenim lukama (uvoz/izvoz, %)

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Marseille	77 %	81 %	82 %	82 %	81 %
Toulon	21 %	18 %	17 %	17 %	17 %
Nica	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Ukupno	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

(49) Kad je riječ o korzičkim lukama, tokovi su uglavnom usmjereni na luke Ajaccio i Bastia (tablice 5 i 6). Kako je prikazano u tablici 6, u razdoblju od 2016. do 2020. te dvije luke imale su relativno stabilan tržišni udio od oko 35 % (Ajaccio) i 50 % (Bastia) u ukupnom teretnom prometu između kontinentalne Francuske i Korzike.

Tablica 5

Prijevoz robe između kontinentalne Francuske i Korzike po korzičkim lukama (uvoz/izvoz, lm)

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Ajaccio	715 919	800 026	802 201	782 495	757 982
Bastia	1 006 938	1 088 862	1 079 361	1 082 717	1 037 295
Porto-Vecchio	147 864	171 071	183 007	205 642	194 656
Propriano	67 793	73 093	69 820	72 152	66 747
L'Île-Rousse	93 243	98 146	102 210	118 132	94 607
Ukupno	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

Tablica 6

Prijevoz robe između kontinentalne Francuske i Korzike po korzičkim lukama (uvoz/izvoz, %)

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Ajaccio	35 %	36 %	36 %	35 %	35 %
Bastia	50 %	49 %	48 %	48 %	48 %
Porto-Vecchio	7 %	8 %	8 %	9 %	9 %
Propriano	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %
L'Île-Rousse	5 %	4 %	5 %	5 %	4 %
Ukupno	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

2.3.1.2. Vrste pomorskog prijevoza tereta

(50) Teret u pomorskom prometu između kontinentalne Francuske i Korzike prevozi se kao kotrljajući teret ([32]) odgovarajućim plovilima, odnosno „**ro-ro putničkim brodovima**" (putničko-teretni brodovi) ([33]) i brodovima za isključivo kotrljajući teret („**ro-ro brodovi**") (koji prevoze samo teret). Osim za potrebe prijevoza određene posebne robe (cement, teški paketi itd.), za prijevoz između Korzike i kopna koriste se isključivo ro-ro putnički brodovi.

(51) Prema navodima francuskih tijela ([34]) teret koji se prevozi ro-ro brodovima dijeli se na „vučeni teret" i „nevučeni teret".

(52) Vučeni teret definira se kao roba koja se prevozi cestovnim vozilom duljim od 6 metara s vlastitim pogonom (kombiji, kamioni i slična vozila te poluprikolice spojene na vučno vozilo). Prema tome, vozač može izravno ukrcati i iskrcati ta vozila te nije potrebno da luka rukuje tim teretom. Sve tri kopnene luke i sve korzičke bave se prekrcajem vučenog tereta.

(53) Nevučeni teret definira se kao roba koja se prevozi poluprikolicom ([35]). Tijekom ukrcaja poluprikolica se odvaja od vučnog vozila na otpremnom pristaništu i zatim priključuje na posebno lučko vučno vozilo, nakon čega slijedi obrnuti proces u luci dolaska, gdje drugo vučno vozilo odvozi prikolicu do odredišta. Prijevoz nevučenog tereta čini najveći udio pomorskog prijevoza tereta između Korzike i kontinentalne Francuske (u prosjeku 64 % ukupnih prevezenih linearnih metara u razdoblju od 2016. do 2020. u odnosu na udio vučenog tereta od 36 %).

2.3.1.2.1. Vučeni teret

(54) Kad je riječ o kopnenim lukama, većinu prijevoza vučenog tereta obavljaju luke Marseille i Toulon (tablice 7 i 8). U luci Marseille vučeni teret u prosjeku je činio oko 20 % ukupnog tereta prevezenog do/s Korzike u razdoblju od 2016. do 2020.

Tablica 7

Prijevoz vučenog tereta po kopnenim lukama (uvoz/izvoz, lm)

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Marseille	414 752	352 209	367 056	368 175	289 197
Toulon	429 873	394 447	375 722	388 407	371 665
Nica	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Ukupno	**875 516**	**781 402**	**768 130**	**775 416**	**693 469**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

([32]) Prijevoz kotrljajućeg tereta je prijevoz tereta (automobila, teških teretnih vozila, prikolica, građevinskih strojeva i opreme koja premašuje standardne veličine) posebnim plovilima poznatima kao „ro-ro" brodovi.

([33]) U skladu s člankom 2. točkom 1. Direktive (EU) 2017/2110 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. studenoga 2017. o sustavu inspekcijskih pregleda radi sigurnog obavljanja plovidbe na redovnoj liniji ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila i izmjeni Direktive 2009/16/EZ te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 1999/35/EZ (SL L 315, 30.11.2017., str. 61., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj), ro-ro putnički brod je brod opremljen tako da omogućava cestovnim ili željezničkim vozilima da se ukrcaju („roll on") na plovilo ili iskrcaju („roll off") s njega i koji prevozi više od 12 putnika.

([34]) Primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

([35]) Poluprikolice su vozila bez motora koja imaju kotače samo na stražnjem dijelu. Prednji dio nema kotače i prilagođen je vučnoj napravi na pogonskim vozilima ili vučnim vozilima za poluprikolice. Kombinacija vučnog vozila i poluprikolice čini zglobno vozilo.

Tablica 8

Prijevoz vučenog tereta po kopnenim lukama (uvoz/izvoz, %)

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Marseille	47 %	45 %	48 %	47 %	42 %
Toulon	49 %	50 %	49 %	50 %	54 %
Nica	4 %	4 %	3 %	2 %	5 %
Ukupno	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

2.3.1.2.2. Nevučeni teret

(55) Luka Marseille jedina je kopnena luka koja je u razdoblju od 2016. do 2020. rukovala nevučenim teretom koji se prevozi do/s Korzike. Sve korzičke luke rukuju nevučenim teretom. Ta vrsta prijevoza odvija se isključivo između Marseillea i korzičkih luka.

2.3.2. *Pomorski prijevoz putnika*

(56) Pomorski prijevoz putnika odvija se između Korzike i Francuske/Italije. Veze s kontinentalnom Francuskom činile su u prosjeku oko 65 % ukupnog pomorskog prijevoza putnika u razdoblju od 2014. do 2019., pri čemu je broj putnika 2017. i 2018. iznosio više od 2,7 milijuna, a 2019. se smanjio na 2,52 milijuna. Nakon zdravstvene krize uzrokovane bolešću COVID-19 pomorski prijevoz putnika 2020. smanjio se za 32 %.

(57) Za razliku od pomorskog prijevoza tereta, pomorski prijevoz putnika sezonski je, a potražnja u sezoni (tj. od travnja do listopada) veća je nego u ostatku godine.

(58) Kad je riječ o kopnenim lukama, većina pomorskog prijevoza putnika odvija se preko Toulona (tablice 9 i 10). U razdoblju od 2016. do 2020. tržišni udjeli luka Marseille i Toulon blago su se povećali, dok se udio luke Nica znatno smanjio (tablica 10).

Tablica 9

Pomorski prijevoz putnika između kontinentalne Francuske i Korzike po kopnenim lukama (broj putnika)

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Marseille	606 071	653 643	690 855	662 846	476 414
Toulon	1 368 451	1 400 037	1 361 044	1 459 934	1 029 888
Nica	713 983	697 494	672 930	404 433	224 162
Ukupno	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

Tablica 10

Pomorski prijevoz putnika između kontinentalne Francuske i Korzike po kopnenim lukama (%)

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Marseille	23 %	24 %	25 %	26 %	28 %
Toulon	51 %	51 %	50 %	58 %	60 %
Nica	27 %	25 %	25 %	16 %	13 %
Ukupno	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

(59) Kad je riječ o korzičkim lukama, većina pomorskog prijevoza putnika odvija se preko luka Bastia i Ajaccio. Kako je vidljivo iz tablica 11 i 12, raspodjela putničkog prometa među korzičkim lukama bila je relativno stabilna.

Tablica 11

Pomorski prijevoz putnika između kontinentalne Francuske i Korzike po korzičkim lukama (broj putnika)

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Ajaccio	967 182	1 008 021	983 285	926 771	629 585
Bastia	1 139 099	1 155 137	1 133 514	1 055 491	698 844
L'Île-Rousse	368 783	375 960	391 792	320 997	212 632
Porto-Vecchio	146 495	147 009	152 477	166 922	144 355
Propriano	66 946	65 047	63 761	57 032	45 048
Ukupno	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

Tablica 12

Pomorski prijevoz putnika između kontinentalne Francuske i Korzike po korzičkim lukama (%)

	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Ajaccio	36 %	37 %	36 %	37 %	36 %
Bastia	42 %	42 %	42 %	42 %	38 %
L'Île-Rousse	14 %	14 %	14 %	13 %	12 %
Porto-Vecchio	5 %	5 %	6 %	7 %	8 %
Propriano	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Ukupno	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

2.4. Pravni okvir kojim se uređuje pružanje usluga pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske

(60) Pomorski promet liberaliziran je u Europskoj uniji 1992., kad je donesena Uredba o pomorskoj kabotaži („**Uredba o kabotaži**") ([36]). Međutim, francuska tijela nikad nisu primijenila potpunu liberalizaciju usluga pomorskog prijevoza u slučaju usluga pomorskog prijevoza do Korzike jer postoje potrebe za javnom uslugom zbog kojih se mora općenito ograničiti sloboda pružanja tih usluga.

(61) Stoga trenutačno ne postoji isključivo komercijalni prijevoz između kontinentalne Francuske i Korzike. Usluge pomorskog prijevoza pružaju se u okviru sustava obveza pružanja javne usluge kako je definirano u članku 2. stavku 4. i članku 4. stavku 2. Uredbe o kabotaži ili na temelju ugovora o javnim uslugama koji odgovara definiciji iz članka 2. stavka 3. i članka 4. stavka 1. Uredbe o kabotaži.

2.4.1. *Sustav obveza pružanja javne usluge*

(62) Odlukom Skupštine Korzike br. 13/263 od 20. prosinca 2013., kako je izmijenjena odlukama Skupštine br. 18/266 od 27. srpnja 2018. i br. 19/128 od 25. travnja 2019., Teritorijalna zajednica Korzika („**CdC"**) uspostavila je sustav obveza pružanja javne usluge u okviru kojeg je utvrdila obveze pružanja javne usluge koje mora ispuniti svaki prijevoznik koji želi ponuditi usluge pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske („**sustav obveza pružanja javne usluge iz 2019.**") ([37]).

(63) Sustav obveza pružanja javne usluge iz 2019. primjenjuje se na sve usluge pomorskog prijevoza između korzičkih luka i tri kopnene luke od 1. listopada 2019. i obuhvaća razdoblje od 10 godina, tj. do 30. rujna 2029. U okviru tog sustava predviđen je određeni broj obveza koje se moraju ispuniti, uključujući minimalni broj povratnih putovanja na svakoj pomorskoj liniji tijekom cijele godine i najviše cijene prijevoza robe/putnika koje prijevoznici ne smiju premašiti. Sustavom obveza pružanja javne usluge iz 2019. ne predviđa se nikakva financijska naknada prijevoznicima u pomorskom prometu za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge koje su tim sustavom uvedene.

2.4.2. *Povijest ugovora o javnim uslugama sklopljenih od 1976. do 2022.*

(64) Dosad su samo usluge pomorskog prijevoza između Marseillea i korzičkih luka bile predmet ugovora o javnim uslugama. Usluge pomorskog prijevoza iz luka Toulon i Nica pružaju se u okviru sustava obveza pružanja javne usluge.

(65) Prva koncesija za pružanje javnih usluga između javnog društva Société Nationale Corse Méditerranée („**SNCM**") i privatnog društva Compagnie Méridionale de Navigation (sad La Méridionale), s jedne strane, i francuske države, s druge strane, potpisana je 1976. na razdoblje od 25 godina, tj. do 2001., kako bi se osigurao teritorijalni kontinuitet između Korzike i kopna.

(66) SNCM je od 1. siječnja 2002. preko društva La Méridionale pružao uslugu prijevoza između Marseillea i Korzike na temelju ugovora o javnim uslugama sklopljenog s CdC-om na razdoblje od pet godina.

(67) Od 1. srpnja 2007. do 31. prosinca 2013. SNCM i La Méridionale pružali su tu uslugu na temelju novog ugovora o javnim uslugama koji je sklopljen 7. lipnja 2007. („**ugovor o javnim uslugama za razdoblje 2007. – 2013.**"), a obuhvaćao je svih pet linija između luke Marseille i korzičkih luka. Komisija je dio naknade dodijeljene na temelju ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2007. – 2013. proglasila državnom potporom koja je nespojiva s unutarnjim tržištem ([38]).

([36]) Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža) (SL L 364, 12.12.1992., str. 7., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) Odluka br. 19/128 od 25. travnja 2019. o detaljnom sadržaju sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. dostupna je na: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (pristupljeno 18. listopada 2024.).

([38]) Odluka Komisije 2013/435/EU od 2. svibnja 2013. o državnoj potpori SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) koju dodjeljuje Francuska u korist Société Nationale Corse Méditerranée et la Compagnie Méridionale de Navigation (SL L 220, 17.8.2013., str. 20., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). Komisija je u toj odluci smatrala da je financiranje javne usluge pomorskog prijevoza putnika i tereta tijekom cijele godine (osnovna usluga) spojivo s unutarnjim tržištem. Međutim, nespojivom je proglasila naknadu koju je CdC plaćao za financiranje dodatne usluge prijevoza putnika između Marseillea i svake od pet korzičkih luka tijekom ljetnog razdoblja.

(68) Odlukom Skupštine Korzike od 6. rujna 2013. CdC je dodijelio pet zasebnih ugovora o javnim uslugama za svaku od pet linija između luke Marseille i korzičkih luka za razdoblje 2014. – 2023. Te je ugovore dodijelio društvima SNCM i La Méridionale. Međutim, SNCM se u prosincu 2015. povukao iz ugovora nakon predstečajnog postupka koji je protiv njega pokrenut 28. studenog 2014. i zaključen 20. studenog 2015. presudom Trgovačkog suda u Marseilleu. Većinu njegove imovine 2016. kupio je konzorcij Corsica Maritima i integrirao u novo brodarsko društvo Corsica Linea osnovano 10. prosinca 2015. To je društvo postalo podugovaratelj za izvršenje ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2014. – 2023. do 1. listopada 2016., kad su ti ugovori raskinuti presudom Upravnog suda u Bastiji donesenom 7. travnja 2015.

(69) Konzorciju Corsica Linea – La Méridionale zatim je dodijeljeno nekoliko „privremenih" ugovora o javnim uslugama pomorskog prijevoza putnika i tereta za razdoblje od 2016. do 2022.:

— pet ugovora o javnim uslugama sklopljenih za razdoblje od 1. listopada 2016. do 30. rujna 2017. za linije između luke Marseille i svake od korzičkih luka,

— pet ugovora o javnim uslugama sklopljenih za razdoblje od 1. listopada 2017. do 31. svibnja 2019. i produljenih do 30. rujna 2019. za linije između luke Marseille i svake od korzičkih luka,

— pet ugovora o javnim uslugama sklopljenih za razdoblje od 1. listopada 2019. do 31. prosinca 2020. i produljenih do 28. veljače 2021. za linije između luke Marseille i svake od korzičkih luka („**ugovori o javnim uslugama za razdoblje 2019. – 2020.**") ([39]),

— pet ugovora o javnim uslugama sklopljenih za razdoblje od 1. ožujka 2021. do 31. prosinca 2022. za linije između luke Marseille i svake od korzičkih luka („**ugovori o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022.**") ([40]).

(70) Ugovori o javnim uslugama za razdoblje 2019. – 2020. predmet su zasebne istrage o državnoj potpori koju provodi Komisija (evidentirane pod oznakom SA.49207).

3. OPIS UGOVORA O JAVNIM USLUGAMA

3.1. Svrha ugovora o javnim uslugama

(71) Mjere koje su predmet ovog postupka odnose se na financijsku naknadu koju OTC dodjeljuje na temelju svakog od pet ugovora o javnim uslugama pomorskog prijevoza do Korzike za razdoblje od 1. siječnja 2023. do 31. prosinca 2030. Ugovori o javnim uslugama odnose se na pružanje usluga pomorskog prijevoza tereta i putnika na svakoj od pomorskih linija između luke Marseille i svake od korzičkih luka (uvodna izjava 33.). Ukupni iznos potpore procijenjen je na 853 600 000 EUR.

(72) Svrha je ugovora o javnim uslugama zadovoljiti potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza tereta i putnika koje su francuska tijela utvrdila na svakoj od tih linija.

3.2. Korisnici ugovora o javnim uslugama

(73) Korisnici ugovora o javnim uslugama su pojedinačno ili zajedno društva Corsica Linea i La Méridionale („**korisnici ugovora o javnim uslugama**" ili „**koncesionari**") (tablica 13).

([39]) Ugovori o javnim uslugama za razdoblje 2019. – 2020. odnosili su se na pomorski prijevoz putnika (putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga, studenti, vozači koji prate vučeni teret te, samo za liniju između Marseillea i Propriana, svi putnici) i tereta (vučeni i nevučeni teret).

([40]) Ugovori o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022. imali su istu svrhu kao ugovori o javnim uslugama za razdoblje 2019. – 2020.

Tablica 13

Korisnici ugovora o javnim uslugama

Grupe	Veze	Koncesionari
1	Marseille – Ajaccio	Konzorcij Corsica Linea – La Méridionale
2	Marseille – Bastia	Corsica Linea
3	Marseille – Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marseille – Propriano	Corsica Linea
5	Marseille – L'Île-Rousse	Corsica Linea

Izvor: prijava francuskih tijela od 27. prosinca 2022.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) Corsica Linea je pojednostavljeno dioničko društvo specijalizirano za pomorski prijevoz putnika i tereta ([41]).

(75) Corsica Linea je društvo kći grupe CM Holding, koja se sastoji od 150 društava i ima 15 glavnih dioničara. Zapošljava više od 1 000 osoba i ima flotu od devet plovila.

(76) To društvo trenutačno pod francuskom zastavom pruža usluge pomorskog prijevoza između Korzike i luke Marseille na temelju ugovora o javnim uslugama te usluge pomorskog prijevoza iz luke Marseille do Tunisa i Alžira ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) La Méridionale je dioničko društvo specijalizirano za pomorski prijevoz putnika i tereta ([43]).

(78) Od 1. lipnja 2023. La Méridionale je društvo kći grupe CMA CGM, koja ga je kupila od grupe STEF, u čijem je vlasništvu bio od 2009. La Méridionale zapošljava gotovo 650 osoba i ima flotu od četiri plovila ([44]).

(79) To društvo trenutačno pod francuskom zastavom pruža usluge pomorskog prijevoza između Korzike i luke Marseille na temelju ugovora o javnim uslugama, a od 2024. i uslugu linijskog pomorskog prijevoza između Toulona i L'Île-Roussea u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. Pruža i usluge pomorskog prijevoza iz luke Marseille do Maroka.

3.3. **Upravno tijelo koje odobrava mjere**

(80) Francuska tijela u prijavi su navela da je OTC tijelo odgovorno za odobravanje mjera.

(81) OTC je javna regionalna industrijska i trgovačka agencija osnovana Zakonom br. 91-428 od 13. svibnja 1991. o uspostavi statuta Teritorijalne zajednice Korzike.

([41]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/corsica-linea-815243852 (pristupljeno 18. listopada 2024.).
([42]) https://www.corsicalinea.com/la-compagnie/l-entreprise/decouvrir-corsica-linea (pristupljeno 18. listopada 2024.).
([43]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/la-meridionale-la-meridionale-cmn-057801730 (pristupljeno 18. listopada 2024.).
([44]) https://www.lameridionale.fr/fr/la-meridionale/a-propos/compagnie-maritime-la-meridionale (pristupljeno 18. listopada 2024.).

(82) U članku L. 4420-20 Općeg zakonika o lokalnim i regionalnim vlastima („**CCGT**") utvrđuju se zadaće i ovlasti OTC-a te se navodi da podliježe nadzoru CdC-a (koji je i sam javno tijelo na temelju članka L. 4421-1 CGCT-a ([45])) ([46]). U skladu s člankom L. 4420-20 CGCT-a OTC-om predsjeda izvršni vijećnik kojeg imenuje predsjednik Izvršnog vijeća CdC-a. Predstavnik države u CdC-u automatski prisustvuje sastancima Upravnog odbora OTC-a i adresat je njegovih odluka. OTC-om upravlja direktor imenovan odlukom koju donosi Izvršno vijeće na prijedlog predsjednika OTC-a. Upravni odbor OTC-a sastoji se od predstavnika društveno-profesionalnih organizacija i, većinom, izabranih predstavnika Skupštine Korzike, koja je jedno od tijela CdC-a na temelju članka L. 4422-1 CGCT-a.

(83) U skladu sa smjernicama CdC-a ([47]) OTC je odgovoran za oblikovanje, koordinaciju i provedbu regionalne politike zračnog i pomorskog prometa između Korzike i kontinentalne Francuske. U skladu s člankom L. 4420-20 CGCT-a OTC s društvima koja su određena za prometovanje na zračnim i pomorskim linijama potrebnima za osiguravanje teritorijalnog kontinuiteta sklapa ugovore o javnim uslugama u kojima se utvrđuju cijene prijevoza, uvjeti izvršenja, kvaliteta usluge i postupci praćenja.

(84) U članku L. 4420-20 CGCT-a u tom se pogledu navodi da OTC financira ugovore bespovratnim sredstvima za teritorijalni kontinuitet predviđenima člankom L. 4425-26 CGCT-a, koja mu isplaćuje CdC. Ta bespovratna sredstva CdC-u isplaćuje država u skladu s člankom L. 4425-23 CGCT-a. Bespovratnim sredstvima za teritorijalni kontinuitet u iznosu od 187 milijuna EUR godišnje financiraju se aranžmani za zračni i pomorski teritorijalni kontinuitet između Korzike i kopna ([48]).

3.4. Utvrđivanje postojanja potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske

(85) U ovom se odjeljku prvo opisuju (i) postupci koje su francuska tijela pokrenula kako bi utvrdila postojanje potrebe za javnom uslugom. Potom se opisuju zaključci francuskih tijela o postojanju takve potrebe za (ii) pomorskim prijevozom putnika i (iii) pomorskim prijevozom tereta.

3.4.1. *Predstavljanje postupaka koje su pokrenula francuska tijela kako bi utvrdila postojanje potrebe za javnom uslugom*

(86) S obzirom na to da su ugovori o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022. istekli 31. prosinca 2022. (uvodna izjava 69.), u prosincu 2021. francuska tijela započela su s analizom pitanja postoji li i dalje potreba za javnom uslugom među korisnicima usluga pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske, a posebno između Marseillea i pet korzičkih luka.

(87) Francuska tijela navela su da se metoda za utvrđivanje toga postoji li i dalje takva potreba za pomorskim prijevozom tereta i putnika morala provesti u tri faze.

(88) U prvoj fazi utvrdila se i kvantificirala potražnja korisnika za uslugama pomorskog prijevoza. U tu su svrhu francuska tijela organizirala dva javna savjetovanja.

(89) Cilj druge faze bio je utvrditi može li tržište u potpunosti ili djelomično zadovoljiti utvrđenu potražnju korisnika. Francuska tijela organizirala su javno savjetovanje i o tom pitanju.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (pristupljeno 18. listopada 2024.).
([46]) *Id.*
([47]) U skladu s člankom L. 4424-18 CGCT-a CdC na temelju načela teritorijalnog kontinuiteta, čija je svrha ublažiti ograničenja koja proizlaze iz otočnog položaja, utvrđuje načine organiziranja pomorskog prijevoza između Korzike i bilo kojeg odredišta u kontinentalnoj Francuskoj, posebno u pogledu usluga i cijena prijevoza.
([48]) Izvješće Regionalnog revizorskog suda Korzike, 2. studenog 2021., odjeljak 2.1., objavljeno na internetskim stranicama francuskog Revizorskog suda: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (pristupljeno 18. listopada 2024.).

(90) Francuska tijela angažirala su društvo za poslovno savjetovanje Gecodia za provedbu prve dvije faze. Društvo Gecodia konkretno je bilo zaduženo za prikupljanje i obradu informacija dobivenih od korisnika i prijevoznika te za izradu sažetka odgovora zaprimljenih nakon javnih savjetovanja koja je proveo OTC. Bilo je zaduženo i za provođenje dodatnih studija kako bi se utvrdilo postoji li bilo kakva potreba za javnom uslugom pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske.

(91) Na kraju druge faze društvo Gecodia OTC-u je dostavilo svoje završno izvješće od 14. ožujka 2022. („**izvješće društva Gecodia**"). Društvo Gecodia u svojem izvješću analizira tržišnu potražnju i ponudu te donosi zaključke o postojanju potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza između Korzike i kopna.

(92) Treća faza osmišljena je tako da olakša utvrđivanje pristupa koji bi najmanje utjecao na pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta pri zadovoljavanju utvrđene potrebe za javnom uslugom. Cilj te završne faze bio je da se odlukama CdC-a o načinu zadovoljavanja potrebe za javnom uslugom najmanje ograniči tržišno natjecanje. Treća faza opisana je u odjeljku 3.5.

3.4.1.1. Postupci pokrenuti radi utvrđivanja postojanja potražnje korisnika

(93) Kako bi dovršila prvu fazu iz uvodne izjave 88., francuska tijela pokrenula su 7. prosinca 2021. javno savjetovanje među korisnicima pomorskog prijevoza tereta i putnika na linijama između luke Marseille i pet korzičkih luka („**savjetovanje s korisnicima**").

(94) U okviru jednomjesečnog savjetovanja svi ti korisnici i druge zainteresirane osobe pozvani su da dostave svoje primjedbe o predmetnim uslugama pomorskog prijevoza. Savjetovanje s korisnicima bilo je objavljeno je na internetskim stranicama OTC-a te u lokalnim i regionalnim medijima.

(95) Uključivalo je nekoliko upitnika upućenih različitim kategorijama korisnika, a svaki se upitnik sastojao od dvadesetak pitanja. Savjetovanju je priložen i popratni dokument za javnu istragu, u kojem su bile navedene opće značajke usluga pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske ([49]) te kratak i preliminarni opis različitih kategorija korisnika pomorskog prijevoza tereta i putnika između Korzike i kontinentalne Francuske.

(96) Francuska tijela pokrenula su 22. siječnja 2022. i jednomjesečno savjetovanje s kopnenim lukama (Marseille, Toulon i Nica) („**savjetovanje s lukama**"). To je savjetovanje uključivalo upitnik u kojem se lučkim upravama u osnovi postavljaju pitanja o značajkama njihove infrastrukture za prijevoz tereta i putnika.

3.4.1.2. Postupci pokrenuti radi utvrđivanja dostupne ponude na tržištu kako bi se zadovoljila potražnja korisnika

(97) Kako bi dovršila drugu fazu iz uvodne izjave 89., francuska tijela pokrenula su 19. siječnja 2022. petotjedno savjetovanje s pružateljima usluga pomorskog prijevoza („**savjetovanje s prijevoznicima**"). Savjetovanje je bilo dostupno i moglo mu se pristupiti na internetskim stranicama CdC-a.

(98) Na uvodnoj stranici savjetovanja s prijevoznicima francuska tijela zatražila su od predmetnih brodarskih društava da pojasne svoje namjere u pogledu usluga linijskog prijevoza do Korzike od 1. siječnja 2023. Savjetovanje s prijevoznicima uključivalo je i upitnik koji su prijevoznici trebali ispuniti. Priložen mu je i popratni dokument u kojem je naveden cijeli sadržaj popratnog dokumenta za savjetovanje s korisnicima od 7. prosinca 2021. (uvodna izjava 95.) i kratko predstavljeni rezultati savjetovanja s korisnicima. Naposljetku, u okviru savjetovanja zainteresirana brodarska društva pozvana su da dostave informacije o kapacitetu i broju putnika i količini tereta koje bi mogla prevoziti u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama u razdoblju 2023. – 2028.

([49]) Te opće značajke opisane su u odjeljku 2.3. ove Odluke.

3.4.2. *Utvrđivanje potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza putnika*

(99) U ovom se pododjeljku opisuju zaključci francuskih tijela o (i) postojanju potražnje korisnika za pomorskim prijevozom putnika između Korzike i kopna te (ii) utvrđenju nemogućnosti tržišta da zadovolji tu potražnju.

3.4.2.1. Utvrđivanje potražnje putnika

(100) U sljedećim pododjeljcima opisuju se analize *kvalitativne* potražnje putnika za pomorskim prijevozom između Korzike i kopna te *kvantitativne* potražnje tih korisnika koje su provela francuska tijela.

3.4.2.1.1. Utvrđivanje kvalitativne potražnje putnika

(101) U ovom pododjeljku predstavljeni su prvo rezultati savjetovanja s korisnicima, zatim rezultati savjetovanja s lukama i naposljetku zaključci iz izvješća društva Gecodia kojima se dopunjuju rezultati javnih savjetovanja.

3.4.2.1.1.1. Rezultati savjetovanja s korisnicima

3.4.2.1.1.1.1. Pitanja dostavljena korisnicima

(102) U popratnom dokumentu za savjetovanje s korisnicima (uvodna izjava 95.) francuska tijela prvo su objasnila da, kad je riječ o pomorskom prijevozu putnika ([50]), treba razlikovati putnike koji žive na Korzici ([51]) i putnike nerezidente ([52]). Smatrala su i da među putnicima koji žive na Korzici postoji posebna potražnja za pomorskim prijevozom određene kategorije korisnika, konkretno putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga („**putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga**"), koja se razlikuje od potražnje opće kategorije putnika. U popratnom dokumentu za savjetovanje s korisnicima navedeno je i da je OTC utvrdio potrebu za javnom uslugom pomorskog prijevoza za te kategorije korisnika u okviru ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022.

(103) U okviru savjetovanju s korisnicima stoga se od korisnika tražilo da ispune dva upitnika: jedan upućen svim putnicima (rezidentima i nerezidentima Korzike) i drugi, konkretniji, upućen samo putnicima koji putuju zbog zdravstvenih razloga ([53]).

(104) Upitnik poslan svim putnicima (rezidentima/nerezidentima Korzike) sadržavao je dvadesetak pitanja s ponuđenim odgovorima (u nekim su slučajevima korisnici mogli odabrati više odgovora), a vrijeme potrebno za ispunjavanje upitnika procijenjeno je na pet minuta.

(105) U prvom pitanju od korisnika se tražilo da navedu informacije o pomorskim linijama do Korzike između luke Marseille i pet korzičkih luka koje koriste ([54]). Pitanjima od 2. do 6. tražile su se informacije o korisničkom profilu (socioprofesionalna kategorija, rezident/nerezident Korzike, razlozi putovanja ([55]), učestalost putovanja ([56]) i

([50]) U popratnom dokumentu za savjetovanje s korisnicima isključeno je moguće intermodalno tržišno natjecanje između pomorskog i zračnog prijevoza za putovanja između Korzike i kontinentalne Francuske jer *„ocjena društava i analiza trajanja, učestalosti i cijena putovanja te pouzdanosti načina prijevoza dovodi do neuključivanja zračnog prijevoza putnika u cijelo predmetno tržište ili njegov dio"*.

([51]) Status putnika „rezidenta Korzike" OTC dodjeljuje svakoj osobi koja dokaže da ima glavno boravište na Korzici.

([52]) U skladu s popratnim dokumentom za javno savjetovanje to razlikovanje opravdava nekoliko čimbenika, među ostalim činjenice da rezidenti Korzike imaju pravo na posebnu cijenu prijevoza i da putuju češće od drugih putnika.

([53]) Treći upitnik upućen je i studentima koji putuju između Korzike i kontinentalne Francuske. Međutim, budući da Francuska nije zaključila da postoji potreba za javnom uslugom za tu kategoriju korisnika, ova Odluka neće sadržavati analizu tog pitanja.

([54]) Korisnici koji su koristili više linija morali su ispuniti upitnik za svaku korištenu liniju.

([55]) Predloženi su bili sljedeći odgovori (moglo se odabrati više njih): posjet obitelji ili prijateljima, turističko putovanje / putovanje radi razonode, poslovno putovanje, putovanje zbog zdravstvenih razloga, studentsko putovanje, drugo (navedite razlog).

([56]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: nikad, jednom godišnje, dva do pet puta godišnje, šest do devet puta godišnje, više od deset puta godišnje.

potrebe povezane s putovanjem ([57])). U pitanjima od 7. do 9. korisnike se pitalo jesu li zadovoljni vremenima polazaka s Korzike i dolazaka na nju (da ili ne; ako nisu zadovoljni, žele li raniji ili kasniji polazak ili dolazak) i učestalošću usluga pomorskog prijevoza koje se nude na korištenim pomorskim linijama. Pitanja od 10. do 14. odnosila su se na cijenu predmetnih usluga za rezidente Korzike te se nastojalo, prije svega, razumjeti je li ta cijena primjerena ili bi je trebalo izmijeniti.

(106) U pitanjima od 15. do 19. korisnike se pozvalo da se očituju o alternativama luci Marseille koje bi mogli koristiti. Ta su pitanja bila posebno osmišljena kako bi se utvrdilo:

— kad rezerviraju jednu od linija iz Marseillea, razmatraju li korisnici i linije dostupne u drugim kopnenim lukama ([58]),

— koji je glavni razlog za odabir luke Marseille u usporedbi s ostalim kopnenim lukama ([59]),

— ako bi se cijena pomorskog prijevoza u luci Marseille hipotetski povećala za 5 do 10 %, jesu li korisnici spremni koristiti usluge pomorskog prijevoza u drugoj kopnenoj luci (Toulon, Nica ili obje luke) za putovanje do/s Korzike,

— jesu li korisnici već putovali linijama iz Toulona ili Nice do Korzike od 2019. (da ili ne) i, ako jesu, koji je glavni razlog za odabir druge kopnene luke (Toulon ili Nica) umjesto luke Marseille ([60]).

(107) Pitanja od 20. do 22. odnosila su se na zamjenjivost pomorskog i zračnog prijevoza. Konkretnije, nastojalo se utvrditi koliko često korisnici uspoređuju letove i prijevoz morem u trenutku rezervacije ([61]), koji je glavni razlog za odabir putovanja brodom, a ne zrakoplovom ([62]), te jesu li spremni koristiti usluge zračnog prijevoza u slučaju povećanja cijene pomorskog prijevoza za 5 do 10 % (da ili ne).

(108) Upitnik za putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga sastojao se od posebnih pitanja i pitanja koja su bila jednaka onima iz općeg upitnika (uvodna izjava 103.) ([63]). Kad je riječ o posebnim pitanjima, pitanje 3. odnosilo se na dobnu skupinu korisnika, pitanje 4. na to koliko povratnih putovanja korisnik obavi godišnje, pitanje 5. odnosilo se na prisutnost odnosno odsutnost osobe u pratnji, pitanje 6. na potrebu za kabinom i parkirnim mjestom na plovilu, pitanje 7. odnosilo se na obavljeno liječenje, a pitanje 12. na razinu pokrića troškova liječenja zdravstvenim osiguranjem.

(109) Općenito, korisnici su u okviru upitnika mogli poslati odgovore u obliku slobodnog teksta na adresu consultationpublique@ofc-corse.fr .

3.4.2.1.1.1.2. Sažetak zaprimljenih odgovora

(110) Francuska tijela navode da su u okviru savjetovanja s korisnicima zaprimila više od 1 000 odgovora, od kojih je 987 bilo upotrebljivo (686 odgovora rezidenata Korzike i 301 odgovor putnika nerezidenata).

(111) S druge strane, zaprimljena su samo 42 odgovora na upitnik upućen putnicima koji putuju zbog zdravstvenih razloga. S obzirom na mali broj zaprimljenih odgovora, francuska tijela nisu uzela u obzir rezultate tog savjetovanja.

([57]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: putovanje s kabinom i automobilom, putovanje bez kabine i automobila, putovanje s automobilom i bez kabine, putovanje s kabinom i bez automobila.

([58]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: nemam izbora (rezervacija mi je fiksna), sustavno, ne za neka putovanja (navedite vrstu putovanja za koju nije ne razmatrate druga rješenja), nikad.

([59]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: najniža cijena, vozni red, bolja kvaliteta usluge, blizina luke mojem odredištu, sezonska karta za tu liniju, vrsta putovanja, drugo (navedite).

([60]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: najniža cijena, prikladniji vozni red, moje odredište bilo je bliže odabranoj luci, ne znam, drugo (navedite).

([61]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: sustavno, redovito, povremeno, nikad.

([62]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: niža cijena prijevoza, potreba putovanja s vozilom, mogućnost noćnog putovanja uz smještaj u kabini, nemogućnost leta zrakoplovom, drugo (navedite).

([63]) Pitanja 1. i 2. te od 8. do 24. (osim 12.) upitnika za putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga bila su jednaka onima iz upitnika za sve putnike.

(112) Odgovori na upitnik koji su francuska tijela poslala svim putnicima mogu se sažeti kako slijedi:

— većina rezidenata i nerezidenata (gotovo 60 %) putuje brodom između Korzike i kopna dva do pet puta godišnje ([64]),

— 95 % rezidenata i 93 % nerezidenata izjavilo je da su im za putovanje na svim linijama potrebni kabina i automobil,

— rezidenti kao glavne razloge putovanja navode obiteljske posjete (72 %), turizam (56 %), posao (29 %) i zdravstvene razloge (23 %). Putnici nerezidenti putuju isključivo u turističke svrhe (56 %) i radi obiteljskih posjeta (52 %) ([65]),

— većina rezidenata i nerezidenata zadovoljna je vremenima polazaka i dolazaka koja su bila na snazi u vrijeme savjetovanja s korisnicima (u oba slučaja pozitivno mišljenje izrazilo je njih više od 80 % na svim linijama),

— učestalost prijevoza morem između Marseillea i Korzike u vrijeme savjetovanja s korisnicima u velikoj mjeri zadovoljava potrebe putnika rezidenata (57 %) i nerezidenata (65 %) ([66]).

(113) Iz sažetka je vidljivo i da 54 % putnika rezidenata (41 % nerezidenata) sustavno uspoređuje prelaske dostupne u luci Marseille s onima dostupnima u ostalim kopnenim lukama ([67]). Međutim, stope usporedbe razlikuju se od linije do linije: ispitanici rezidenti sustavno uspoređuju određene linije, na primjer Marseille – L'Île-Rousse (70 % rezidenata i 66 % nerezidenata) ili Marseille – Porto-Vecchio (60 % rezidenata i 35 % nerezidenata), s drugim prelascima dostupnima u kopnenim lukama, dok su stope usporedbe za liniju Marseille – Propriano niske ([68]).

(114) Osim toga, neovisno o liniji o kojoj je riječ, glavni razlog zbog kojeg se i putnici rezidenti (53 %) i putnici nerezidenti (50 %) odlučuju za luku Marseille njezina je blizina njihovu konačnom odredištu. Ako bi se cijena prijevoza morem iz Marseillea hipotetski povećala za 5 do 10 %, najmanje 60 % ispitanika (rezidenata i nerezidenata) izjavilo je da bi bilo spremno prijeći u Toulon, a 35 % i u Nicu ([69]). Naposljetku, gotovo 70 % ispitanika rezidenata koristilo je 2019. luku Toulon ili Nica za putovanja do/s Korzike (u usporedbi s 52 % ispitanika nerezidenata) ([70]). Glavni su razlog za korištenje tih dviju drugih luka niže cijene prijevoza preko Toulona ili Nice (57 % rezidenata, 56 % nerezidenata) ([71]).

([64]) Među putnicima rezidentima njih 59 % (a među putnicima nerezidentima njih 57 %) navodi da u prosjeku putuju dva do pet puta godišnje. Jednom godišnje putuje 29 % putnika rezidenata (38 % nerezidenata). Putnici koji putuju više od šest puta godišnje u manjini su (12 % rezidenata, 5 % nerezidenata). Statistički podaci veoma su slični za liniju Marseille – Propriano.

([65]) Statistički podaci veoma su slični za liniju Marseille – Propriano, iako je turizam manje važan putnicima rezidentima (46 %), dok je obiteljskih posjeta (80 %), putovanja zbog zdravstvenih razloga (27 %) i poslovnih putovanja (26 %) više od prosjeka. Kad je riječ o putnicima nerezidentima, broj putovanja zbog turizma veći je od prosjeka (63 %), dok je obiteljskih posjeta manje (44 %).

([66]) Statistički podaci za liniju Marseille – Propriano uglavnom su slični prosjeku.

([67]) S druge strane, 20 % ispitanika rezidenata (35 % nerezidenata) nikad ne uspoređuje ponudu i putuje samo do/iz Marseillea. Za 20 % rezidenata (21 % nerezidenata) usporedba nije moguća (rezervacija im je fiksna), dok 5 % rezidenata (3 % nerezidenata) usporedbu provodi samo za neka putovanja.

([68]) Usporedbe sustavno provodi 31 % ispitanika rezidenata (27 % nerezidenata), a njih 44 % (50 %) to nikad ne čini.

([69]) Kad je riječ o liniji Marseille – Propriano, te su stope niže i više od polovine ispitanika ne bi promijenilo kopnenu luku.

([70]) Taj se udio odnosi na sve linije do Korzike osim linije do Propriana, a više od 60 % ispitanika koji koriste liniju Marseille – Propriano izjavilo je da 2019. nisu koristili druge kopnene luke za putovanje do/iz Propriana.

([71]) Taj je udio znatno manji kad je riječ o liniji Marseille – Propriano, na kojoj samo 40 % ispitanika uzima u obzir nižu cijenu prijevoza u drugim lukama, a blizina luke konačnom odredištu još je jedan važan razlog zbog kojeg putnici koriste prijevoz do/iz drugih kopnenih luka (25 % ispitanika).

(115) Naposljetku, kad je riječ o zamjenjivosti zračnog i pomorskog prijevoza, savjetovanje s korisnicima pokazalo je da 56 % putnika rezidenata (79 % nerezidenata) ne uspoređuje letove s putovanjima brodom u trenutku rezervacije ([72]). Ti su udjeli veći na određenim linijama, na primjer Marseille – Propriano ([73]). Kad je riječ o pitanju 21. (uvodna izjava 107.), glavni razlog zbog kojeg su rezidenti (83 % ispitanika) i nerezidenti (76 %) Korzike odabrali prijevoz morem umjesto zračnog prijevoza na svim linijama jest potreba putovanja s vozilom. Kad je riječ o mogućnosti prelaska na zračni prijevoz u slučaju hipotetskog povećanja cijene prijevoza morem za 5 do 10 %, nešto više od polovine ispitanika izjavilo je da ne bi prešlo na zračni prijevoz ([74]).

3.4.2.1.1.2. Rezultati savjetovanja s lukama

3.4.2.1.1.2.1. Postavljena pitanja

(116) Upitnik u okviru savjetovanja s lukama sadržavao je tri dijela o putničkom prometu.

(117) U prvom dijelu upitnika (pitanja od 1.1. do 1.5.) lučke uprave pozvane su da se očituju o značajkama potražnje korisnika utvrđenima i predstavljenima u popratnom dokumentu za savjetovanje s korisnicima (uvodna izjava 95.). Konkretnije, u prvom dijelu od uprava se tražilo:

— da se očituju o razlici između putnika rezidenata, putnika nerezidenata i putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga,

— da na temelju svojeg poznavanja tržišta navedu veličinu prihvatnog područja svoje luke,

— da navedu smatraju li da njihova lučka infrastruktura nije zamjenjiva s drugim lukama u pogledu cjelokupnog ili dijela putničkog prometa između Korzike i kopna,

— da se očituju o razini tržišnog natjecanja među lukama za prijevoz putnika trenutačno i u razdoblju od sedam godina.

(118) U drugom dijelu upitnika od lučkih uprava tražilo se da dostave potpuni opis lučke infrastrukture koju bi vjerojatno namijenile uslugama pomorskog prijevoza između Korzike i kopna.

(119) U trećem dijelu (pitanja od 4.1. do 4.8.) lučke uprave u biti se pitalo o kapacitetu njihove infrastrukture za odvijanje putničkog prometa. Konkretnije, od lučkih prava tražilo se da navedu:

— ima li njihova infrastruktura dijelove namijenjene linijskom putničkom prometu ([75]),

— vrstu plovila koja mogu prihvatiti ([76]),

— omogućuje li trenutačno njihova infrastruktura linijski putnički promet ([77]),

([72]) Konkretnije, prema sažetku rezultata savjetovanja s korisnicima 33 % rezidenata nikad ne uspoređuje zračni prijevoz s pomorskim prijevozom, 23 % to čini povremeno, 13 % redovito, a 31 % sustavno. Kad je riječ o nerezidentima, 64 % nikad ne pravi usporedbe, 15 % to čini povremeno, 7 % redovito i 14 % sustavno.

([73]) Kad je riječ o liniji Marseille – Propriano, gotovo 80 % ispitanika ne uspoređuje ili rijetko uspoređuje putovanje morem s putovanjem zrakoplovom.

([74]) Kad je riječ o liniji Marseille – Propriano, više od 60 % ispitanika ne bi prešlo na zračni prijevoz.

([75]) U pitanju se od lučkih uprava tražilo da navedu (i) veličinu prostora za prihvat, (ii) dostupnost prostora za prihvat za linijski promet s Korzikom, (iii) mogućnost da se prostori za prihvat na dnevnoj ili tjednoj osnovi namijene linijskom prometu s Korzikom i (iv) jesu li dostupni terminali za linijski promet s Korzikom.

([76]) U pitanju se od lučkih uprava tražilo da navedu (i) broj dostupnih pristaništa, (ii) vrijeme prihvata ovisno o kapacitetu plovila i (iii) provedene okolišne mjere.

([77]) U pitanju se od lučkih uprava tražilo da navedu (i) dnevni kapacitet za prihvat putnika, (ii) vrijeme prihvata putnika i (iii) broj putnika koji se ukrcavaju ili iskrcavaju i koji se mogu obraditi po satu.

— bi li njihova infrastruktura mogla prihvatiti svakodnevna ([78]) i nesvakodnevna ([79]) povratna putnička putovanja,

— mogu li zajamčiti određeni broj povratnih putovanja dnevno i/ili tjedno za usluge prijevoza putnika do Korzike ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Sažetak zaprimljenih odgovora

(120) Francuska tijela zaprimila su odgovore od lučkih uprava Toulona (CCI Var) i Nice (CCI Nice Côte d'Azur). Tijekom službenog istražnog postupka francuska tijela objasnila su i da je lučka uprava Marseillea (Grand Port Maritime de Marseille) još 21. prosinca 2021. dostavila odgovor u obliku slobodnog teksta u okviru savjetovanja s korisnicima te da je isti odgovor dostavila u odgovoru u okviru savjetovanja s lukama, pri čemu nije posebno odgovorila na upitnik dostavljen u okviru potonjeg savjetovanja. Međutim, francuska tijela objasnila su da je odgovor luke Marseille sadržavao relevantne informacije zatražene u upitniku za luke ([81]).

(121) Kad je riječ o prvom dijelu upitnika, nijedna od triju luka nije osporavala razlikovanje kategorija putnika koje je utvrdila Francuska. Kad je riječ o njihovu prihvatnom području, luke Marseille i Toulon smatraju da privlače klijente iz cijele Francuske i šire, dok luka Nica navodi da je njezino prihvatno područje prvenstveno regionalno.

(122) Te tri luke smatraju da je njihova lučka infrastruktura zamjenjiva u pogledu prijevoza putnika. Kad je riječ o tržišnom natjecanju među kopnenim lukama, luke Toulon i Marseille navode da se otvoreno međusobno natječu, a luka Toulon tvrdi da je „neosporni predvodnik u prijevozu putnika". Ističu, kao i sama lučka uprava Nice, da luka Nica zaostaje za Marseilleom i Toulonom zbog znatnog smanjenja putničkog prometa posljednjih godina.

(123) Kad je riječ o trećem dijelu upitnika:

— *lučka uprava Marseillea* navodi da ima 13 vezova koji mogu prihvatiti putnički promet do Korzike. Pet ih je već u potpunosti namijenjeno prometu do Korzike na temelju ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022., a moguće je dodijeliti dodatnih osam vezova. Luka stoga može prihvatiti linijski putnički promet. Osim toga, luka Marseille u svojem odgovoru objašnjava da i putnici s vozilima i putnici pješaci mogu lako pristupiti brodovima ([82]). Naposljetku, luka Marseille navodi da može ponuditi uslugu popravka brodova za trenutačnu tehničku intervenciju,

([78]) U pitanju se od lučkih uprava tražilo da navedu (i) broj mogućih zaustavljanja po danu, (ii) najkraće i najdulje trajanje zaustavljanja i (iii) pravila za dodjelu vezova.

([79]) U pitanju se od lučkih uprava tražilo da navedu (i) broj mogućih zaustavljanja po tjednu, (ii) najkraće i najdulje trajanje tih zaustavljanja i (iii) pravila za dodjelu vezova.

([80]) U pitanju se od lučkih uprava tražilo da navedu broj zajamčenih zaustavljanja.

([81]) U odgovoru lučke uprave Grand Port Maritime de Marseille opisuju se: veze luke sa zaleđem za potrebe teretnog i putničkog prometa; pomorske linije i logistički lanac za prijevoz tereta između Korzike i kopna; lučka, pomorska i kopnena infrastruktura luke Marseille; ekološki otisak tranzita kroz luku; povezane usluge te sigurnost i zaštita lučkih prostora; pravna sigurnost terminala brodarskih društava namijenjenih za promet do/s Korzike.

([82]) Putnici u vozilima pristupaju luci kroz vrata koja se nalaze u neposrednoj blizini vezova namijenjenih prijevozu do Korzike, a cijeli put od ulaznih vrata do pristupa brodu traje manje od pola sata. Za ukrcaj vozila luka Marseille ima prostor od gotovo 30 500 m^2, koji je djelomično natkriven. Stopa popunjenosti parkirališta iznosi 50 % izvan sezone i do 90 % na vrhuncu ljetne sezone. Međutim, luka Marseille objašnjava da se parkirališta za promet do Korzike mogu proširiti jer su usluge međunarodnog linijskog prijevoza prebačene na drugi terminal u luci. Navodi da se pomorski terminali Joliette i Arenc za putnike pješake nalaze u neposrednoj blizini središta grada i dobro su povezani javnim prijevozom.

— *lučka uprava Toulona* navodi da joj njezina lučka infrastruktura omogućuje odvijanje linijskog putničkog prometa, ali samo na terminalu Toulon-Port de Commerce jer je putnički promet zabranjen na dva terminala Brégaillon. Navodi da Toulon-Port de Commerce ima posebna područja namijenjena tom prometu s prostorom za prihvat od 24 000 m². Međutim, s obzirom na trenutačni postotak u kojem društvo Corsica Ferries koristi te prostore (80 %), lučka uprava upozorava da ne može jamčiti njihovu svakodnevnu dostupnost za linijski promet s Korzikom ([83]). Terminal Toulon-Port de Commerce ima tri veza za putničke brodove. Na njemu se može ukrcati/iskrcati 2 000 putnika u sat vremena i može prihvatiti do tri duga zaustavljanja dnevno. Lučka uprava navodi da ne može jamčiti svakodnevna povratna putnička putovanja do Korzike,

— *lučka uprava Nice* navodi da njezina lučka infrastruktura može prihvatiti linijski putnički promet. U okviru te infrastrukture postoji prostor za prihvat od 25 900 m². Dostupna su četiri veza. Lučka uprava navodi i da luka može prihvatiti do osam kratkih zaustavljanja dnevno. Luka Nica tvrdi da može jamčiti do četiri povratna putnička putovanja do Korzike dnevno.

(124) Osim toga, francuska tijela objasnila su tijekom službenog istražnog postupka i da je korzička lučka uprava CCI Korzika 7. siječnja 2022. također dostavila odgovor u obliku slobodnog teksta u okviru savjetovanja s korisnicima. U tom su odgovoru navedene informacije o značajkama pet korzičkih luka koje se koriste za usluge pomorskog prijevoza do Korzike.

(125) CCI Korzika ne upućuje ni na jedno posebno ograničenje u pogledu prijevoza putnika. Međutim, spominje znatno zagušenje korzičkih luka, posebno luka Bastia (kritično stanje tijekom cijele godine) te Ajaccio i Porto-Vecchio (visoka razina zagušenja ljeti).

3.4.2.1.1.3. Zaključci iz izvješća društva Gecodia o kvalitativnoj potražnji putnika

(126) Osim javnih savjetovanja francuska tijela zadužila su društvo Gecodia da provede dodatne analize potražnje putnika za uslugama pomorskog prijevoza do Korzike. Zaključci tih analiza opisani su u pododjeljcima u nastavku.

3.4.2.1.1.3.1. Potražnja za pomorskim prijevozom nije zadovoljena zračnim prijevozom

(127) Prvo, u izvješću društva Gecodia analiziralo se može li se sa stajališta putnika putovanje zrakoplovom smatrati zamjenom za putovanje brodom kako bi se zadovoljila potreba za prijevozom između Korzike i kontinentalne Francuske. U izvješću se zaključuje da ne može.

(128) U izvješću društva Gecodia taj se zaključak temelji, *prvo*, na praksi odlučivanja Europske komisije ([84]), koja upućuje na to da zamjenjivosti gotovo da i nema u slučaju putnika koji putuju s vlastitim vozilom ili sa znatnom količinom prtljage. To je slučaj na Korzici jer omjer broja putnika i broja lakih vozila svih vrsta na brodovima iznosi oko 0,7 za putnike rezidente i 0,4 za putnike nerezidente ([85]).

(129) *Drugo*, u izvješću društva Gecodia upućuje se na rezultate savjetovanja s korisnicima, koji uglavnom pokazuju da sa stajališta korisnika zračni i pomorski prijevoz nisu zamjenjivi (uvodna izjava 115.).

([83]) CCI Var u svojem odgovoru navodi sljedeće: *„S obzirom na to da društvo Corsica Ferries već prevozi više od 1,3 milijuna putnika za Korziku u okviru usluge koja nije obuhvaćena ugovorom o javnim uslugama i više od 400 000 putnika za ostala europska otočna odredišta u okviru svojih drugih usluga samo na terminalu [Toulon-Port de Commerce] i budući da su lokalni izabrani predstavnici pozvali da se ti brojevi ograniče na broj putnika prevezen u razdoblju od 2019. do 2021. (tj. na najviše 2 milijuna putnika), čini se kako je vrlo teško zamisliti da se toj postojećoj i dobro razvijenoj djelatnosti dodaju daljnje djelatnosti u skladu s obvezama iz ugovora o javnim uslugama (a posebno mogućnost rukovanja teretom tijekom cijele godine).”*

([84]) Francuska tijela upućuju na Odluku Europske komisije od 9. listopada 2013., COMP/M.6796 – *Aegean/Olympic II* (SL C 25, 24.1.2015.), t. 85.

([85]) To znači u prosjeku jedan automobil po putniku rezidentu i gotovo jedan automobil na dva putnika nerezidenta, što je, prema mišljenju Francuske, u skladu s prosječnim putovanjem para s vozilom.

(130) *Treće*, u izvješću društva Gecodia navodi se da su putovanja brodom znatno dulja od putovanja zrakoplovom (od 6 do 12 sati ovisno o lukama, uglavnom noću, u odnosu na jedan sat putovanja zrakoplovom) ([86]). Isto vrijedi i za učestalost, pri čemu se prijevoz na zračnim linijama odvija mnogo češće od prijevoza na pomorskim linijama ([87]). Prema izvješću društva Gecodia putovanje brodom stoga se ne može smatrati alternativom za putnike s vremenskim ograničenjima.

(131) Na temelju izvješća društva Gecodia francuska tijela zaključila su da postoji kvalitativna potražnja za *pomorskim* prijevozom među rezidentima i nerezidentima Korzike koji putuju između Korzike i kontinentalne Francuske.

3.4.2.1.1.3.2. Zasebna potražnja za pomorskim prijevozom prema mjestu boravišta putnika (rezident/nerezident Korzike)

(132) U izvješću društva Gecodia analizirano je postoji li znatna razlika u potražnji za pomorskim prijevozom putnika ovisno o korisničkom profilu ili odabiru kopnene luke dolaska.

(133) U izvješću društva Gecodia najprije se zaključuje da u pomorskom prijevozu putnika između Korzike i kontinentalne Francuske treba razlikovati putnike koji žive na Korzici i putnike nerezidente. Prema tom izvješću:

— stanovnicima Korzike mora se u skladu s načelom teritorijalnog kontinuiteta ponuditi usluga prijevoza kako bi se ublažila ograničenja koja proizlaze iz otočnog položaja i omogućilo im se da putuju na kopno. Putnici rezidenti stoga imaju pravo na posebnu cijenu prijevoza uvedenu sustavom obveza pružanja javne usluge iz 2019. ([88]),

— cijene prijevoza koje nude brodarska društva znatno se razlikuju za dvije kategorije putnika (rezidente i nerezidente). Prema izvješću društva Gecodia cijena karte koja se naplaćuje putnicima nerezidentima znatno varira ovisno o sezoni, dok je cijena karte za rezidente stabilna tijekom cijele godine. Osim toga, neka brodarska društva, na primjer Corsica Ferries, primjenjuju cijene prijevoza za rezidente na vlastitu inicijativu te izvan područja primjene pravnih obveza, a posebno na linijama između Italije i Korzike. Prema tome, sama brodarska društva razlikuju putnike rezidente i putnike nerezidente,

— putnici rezidenti drukčije se ponašaju i imaju drukčije preferencije, što su, prema mišljenju francuskih tijela, potvrdili rezultati savjetovanja s korisnicima. Potražnja rezidenata za pomorskim prijevozom prisutna je tijekom cijele godine: 30 – 39 % prometa putnika rezidenata zabilježeno je u razdoblju od studenog do ožujka, odnosno izvan sezone, dok nerezidenti uglavnom putuju tijekom turističke sezone (80 – 94 % prometa putnika nerezidenata). Osim toga, prednost večernjim polascima daju gotovo svi rezidenti u odnosu na samo dvije trećine nerezidenata ([89]).

(134) Zbog tih se razloga potražnja rezidenata Korzike za pomorskim prijevozom općenito razlikuje od potražnje nerezidenata.

([86]) Prema izvješću društva Gecodia 82 % prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske odvija se noću, a plovidbe traju od 10 do 12 sati. Prelasci danju iznimka su za Toulon i pravilo za Nicu, a plovidbe obično traju od 5 do 8 sati.

([87]) Prema izvješću društva Gecodia postoje tri povratna leta dnevno iz Marseillea za Ajaccio i Bastiju te dva iz Nice (do tri u sezoni). Dostupna su dva povratna leta dnevno iz Marseillea u Calvi i Figari te jedan iz Nice. Kad je riječ o pomorskom prijevozu, tijekom i izvan sezone samo luke Ajaccio i Bastia imaju najmanje jednu vezu dnevno iz Marseillea ili Toulona.

([88]) Francuska tijela navode da je uvođenjem sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. zadovoljena potreba za javnom uslugom koju je CdC prethodno utvrdio među korisnicima (stanovnicima Korzike), a koju tržište nije moglo zadovoljiti bez uvođenja obveza pružanja javne usluge.

([89]) Prema izvješću društva Gecodia taj se zaključak odnosi samo na linije između Toulona i korzičkih luka: 91 % rezidenata putuje između Toulona i korzičkih luka u večernjim satima u odnosu na 67 % putnika nerezidenata. Iz luke Marseille polazak je fiksan i moguć samo u 19 sati, što znači da tijekom dana nema polazaka. Iz luke Nica u večernjim satima putuje 19 % rezidenata u odnosu na 15 % nerezidenata.

(135) Nadalje, u izvješću društva Gecodia s geografskog stajališta utvrđeno je sljedeće:

— putnici *nerezidenti* ne prave razliku između kopnenih luka Marseille, Nica i Toulon pri odabiru pomorske linije između Korzike i kontinentalne Francuske. Prema tome, putnici nerezidenti te tri luke smatraju zamjenjivima s obzirom na svoje potrebe za pomorskim prijevozom,

— putnici *rezidenti* s obzirom na svoje potrebe za pomorskim prijevozom smatraju da su luke Marseille i Toulon zamjenjive, jednako kao i luke Toulon i Nica. Međutim, luke Marseille i Nica nisu zamjenjive s njihova stajališta jer je udaljenost između njih veća od 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Posebna potražnja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga za pomorskim prijevozom

(136) Francuska tijela uputila su putnicima koji putuju zbog zdravstvenih razloga poseban upitnik kako bi utvrdila značajke potražnje te kategorije korisnika. Broj zaprimljenih odgovora na taj upitnik bio je mali (uvodna izjava 111.). Stoga je društvo Gecodia provelo dodatnu analizu za francuska tijela kako bi se provjerilo postoji li posebna potražnja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga.

(137) U izvješću društva Gecodia najprije se upućuje na pravni okvir kojim se uređuju putovanja zbog zdravstvenih razloga između Korzike i kopna. Objašnjava se da je zdravstveni prijevoz između Korzike i kopna predmet usklađene politike javnih tijela. CdC, država (preko Regionalne zdravstvene agencije Korzike) i tijela za zdravstveno osiguranje (preko fondova primarnog zdravstvenog osiguranja departmana Corse-du-Sud (2A) i Haute-Corse (2B), „**CPAM**”) poduzeli su koordinirane mjere za smanjenje prepreka pristupu zdravstvenoj skrbi za Korzikance koji trebaju primiti ili nastaviti liječenje koje nije dostupno na Korzici.

(138) Prema izvješću društva Gecodia pravila kojima se uređuje pokrivanje troškova prijevoza temelje se na člancima od R. 322-10 do R. 322-10-9 Zakonika o socijalnom osiguranju („**CSS**”). U članku R. 322-10 CSS-a navedeni su slučajevi u kojima se troškovi prijevoza osigurane osobe koja mora putovati radi liječenja ili pregleda primjerenih njezinu stanju mogu pokriti u okviru sustava zdravstvenog osiguranja ([90]). To uključuje situacije u kojima osigurana osoba koristi prijevoz za putovanje do mjesta udaljenog više od 150 km, što je slučaj s osiguranom osobom koja putuje s Korzike na kopno radi liječenja. U članku R. 322-10-2 CSS-a navodi se da je za pokrivanje troškova prijevoza u okviru sustava zdravstvenog osiguranja u svim slučajevima potrebno „da osigurana osoba predoči liječnički nalog za prijevoz i račun koji je izdao prijevoznik ili dokaz o prijevozu. U liječničkom nalogu moraju biti navedeni razlog prijevoza i korišteni način prijevoza […]”.

([90]) U članku R. 310-10 CSS-a navodi se da se „pokrivaju troškovi prijevoza osigurane osobe ili korisnika koji moraju putovati:
1. radi liječenja ili pregleda primjerenih njihovu stanju u sljedećim slučajevima:
(a) prijevoza povezanog s hospitalizacijom;
(b) prijevoza povezanog s liječenjem ili pregledima propisanima u skladu s člankom L. 324-1 za pacijente za koje je utvrđeno da boluju od dugotrajne bolesti i imaju jedno od oštećenja ili ograničenja iz smjernica za izdavanje naloga iz članka R. 322-10-1;
(c) prijevoza vozilom hitne pomoći koji je opravdan stanjem pacijenta pod uvjetima utvrđenima u odluci iz članka R. 322-10-1;
(d) prijevoza do mjesta udaljenog više od 150 kilometara pod uvjetima utvrđenima u člancima R. 322-10-4 i R. 322-10-5;
(e) više putovanja, pri čemu su za isto liječenje određena najmanje četiri putovanja u razdoblju od dva mjeseca i svaki put se putuje do mjesta udaljenog više od 50 kilometara;
(f) prijevoza povezanog sa skrbi ili liječenjem u centrima iz članka L. 312-1 stavka I. točke 3. Zakonika o socijalnoj skrbi i zaštiti obitelji ili u medicinskim/psihološkim/pedagoškim centrima iz članka L. 160-14 točke 19. ovog Zakonika. […]”.

(139) U izvješću društva Gecodia zaključuje se da je liječnik taj koji određuje najprikladniji način prijevoza pacijenta ovisno o njegovu zdravstvenom stanju i stupnju samostalnosti (članak L. 322-5 CSS-a) te da taj izbor podliježe prethodnom odobrenju CPAM-a. Nadalje, u skladu s člankom R. 322-10-4 CSS-a mora se provesti liječnički pregled kako bi se potvrdilo da se liječenje ne može pružiti u ustanovi koja nije udaljena više od 150 km. Drugim riječima, prema izvješću društva Gecodia pokriveni su samo troškovi prijevoza za specijalnosti ili liječenje koji nisu dostupni na Korzici. Naposljetku, u članku R. 322-10-5 CSS-a navodi se da se nadoknada troškova prijevoza izračunava na temelju udaljenosti između pacijentova prvotnog mjesta skrbi i najbliže ustanove za liječenje koju je odredio liječnik.

(140) Na temelju tih informacija francuska tijela donijela su dva zaključka.

(141) *Prvo*, korišteni način prijevoza, tj. brod ili zrakoplov, određuje liječnik, a nadoknada troškova prijevoza podliježe suglasnosti CPAM-a. Stoga putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga ne mogu odabrati način prijevoza ako žele da im se nadoknade troškovi prijevoza.

(142) Francuska tijela smatraju da to dokazuje da sa stajališta putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga zračni i pomorski prijevoz nisu zamjenjivi. Odabir jednog ili drugog načina prijevoza u njihovu je slučaju određen nacionalnim pravnim okvirom kojim se uređuje nadoknada zdravstvenih troškova.

(143) *Drugo*, putovanja zbog zdravstvenih razloga koja su pokrivena zdravstvenim osiguranjem odnose se na pacijente koji ne mogu pronaći prikladno liječenje na Korzici i stoga hitno moraju otputovati na kopno radi odgovarajućeg liječenja. U izvješću društva Gecodia navodi se da se u skladu sa zakonom odgovarajuće liječenje mora pružiti u zdravstvenom centru koji je geografski najbliži mjestu u kojem pacijent prima zdravstvenu skrb na Korzici. Stoga se u tom izvješću pretpostavlja da su putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga vrlo osjetljivi na udaljenost i skloni su prednost dati lukama u mjestima s najbližim centrom za liječenje koji je odredio liječnik kako bi izbjegli da im CPAM-i ne nadoknade ili im samo djelomično nadoknade putne troškove.

(144) U izvješću društva Gecodia navodi se da na Korzici nije dostupan niz usluga zdravstvene skrbi povezanih s bolničkim djelatnostima u području medicine, kirurgije i porodništva, naknadne skrbi i rehabilitacije te psihijatrije. Na temelju podataka koje je za razdoblje 2015. – 2020. prikupila Tehnička agencija za informacije o hospitalizaciji („**ATIH**”) francuska tijela potvrdila su da postoji priljev na kopno pacijenata koji žive na Korzici i primaju takvu skrb. Podaci navedeni u izvješću društva Gecodia pokazuju da se na stanovnike Korzike u prosjeku odnosilo gotovo 15 000 hospitalizacija (medicina, kirurgija i porodništvo) godišnje u kontinentalnoj Francuskoj, od čega dvije trećine u departmanu Bouches-du-Rhône (Marseille), da su stanovnici Korzike proveli gotovo 34 000 dana godišnje na naknadnoj skrbi ili rehabilitaciji u kontinentalnoj Francuskoj, od čega polovinu u departmanu Bouches-du-Rhône, i da su godišnje primali gotovo 1 700 psihijatrijskih liječenja, a gotovo polovinu njih u departmanu Bouches-du-Rhône.

(145) Na temelju toga u izvješću društva Gecodia zaključuje se da postoji posebna potražnja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga za pomorskim prijevozom između Korzike i kontinentalne Francuske, posebno uzimajući u obzir uvjete za nadoknadu troškova prijevoza i lokaciju prikladnih centara za liječenje koje nije dostupno na Korzici.

(146) U izvješću društva Gecodia razmotrene su i potrebe putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga u smislu odredišta u kontinentalnoj Francuskoj.

(147) U tom su kontekstu francuska tijela od CPAM-a zatražila da im dostave podatke o broju prihvaćenih zahtjeva za prethodno odobrenje za pokrivanje troškova prijevoza u okviru sustava zdravstvenog osiguranja. Prema podacima dobivenima od CPAM-a 2A (više od 15 000 izdanih odobrenja) ([91]) više od 80 % njih odnosilo se na jedno ili više putovanja u Marseille, u odnosu na manje od 14 % u Nicu, 1,1 % u Pariz i manje od 0,3 % u Toulon ([92]).

([91]) Suprotno onomu što je Komisija navela u uvodnoj izjavi 79. odluke o pokretanju postupka, CPAM 2A obavijestio je francuska tijela o 15 237 zahtjeva za prethodno odobrenje koje je potvrdio u razdoblju od 17. rujna 2020. do 31. prosinca 2021. (a ne 8 000).

([92]) U izvješću društva Gecodia upućuje se i na podatke zaprimljene od CPAM-a 2B koji su prikupljeni od […] (*) ((*): povjerljive informacije) i koji pokazuju da je više od 75 % putovanja zrakoplovom zbog zdravstvenih razloga obavljeno u Marseille, a manje od 25 % u Nicu.

(148) Stoga je u izvješću društva Gecodia zaključeno da će među putnicima koji putuju zbog zdravstvenih razloga vjerojatno postojati potražnja samo za kopnenim lukama u blizini njihova konačnog odredišta na kopnu (ustanove za skrb koje je odredio liječnik). Velika većina putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga ide u Marseille.

3.4.2.1.2. Utvrđivanje kvantitativne potražnje putnika za pomorskim prijevozom

3.4.2.1.2.1. Utvrđivanje kvantitativne potražnje putnika rezidenata i nerezidenata Korzike

(149) Kako bi kvantificirala potražnju putnika (rezidenata i nerezidenata Korzike), francuska tijela oslonila su se na povijesne podatke i projekcije za razdoblje 2023. – 2030.

(150) Francuska tijela analizirala su povijesnu potražnju putnika rezidenata i nerezidenata Korzike na temelju dostupnih podataka za razdoblje 2016. – 2021. Kad je riječ o očekivanoj potražnji za razdoblje 2023. – 2030., francuska tijela izradila su projekcije na temelju potražnje zabilježene 2019. (na 2020. i 2021. utjecala je kriza uzrokovana bolešću COVID-19). Promjenu u potražnji putnika rezidenata i nerezidenata za pomorskim prijevozom procijenila su na temelju prosječne godišnje stope rasta potražnje za prijevozom u dugoročnom razdoblju (2015. – 2030.) koju je Ministarstvo ekološke tranzicije objavilo u srpnju 2016. ([93]) i ažuriralo u listopadu 2021. ([94])

(151) Očekivana potražnja za pomorskim prijevozom 2030. prikazana je u tablici 14.

Tablica 14

Potražnja putnika 2030. po linijama

	2030. Putnici nerezidenti (područje Marseillea, Toulona i Nice)	2030. Putnici rezidenti (područje Marseillea i Toulona)	2030. Ukupno
Ajaccio	1 050 000	45 000	**1 095 000**
Bastia	950 000	35 000	**985 000**
Porto-Vecchio	200 000	7 500	**207 500**
Propriano	50 000	4 000	**54 000**
L'Île-Rousse	325 000	5 500	**330 500**

Izvor: izvješće društva Gecodia, tablice 43 i 44.

3.4.2.1.2.2. Utvrđivanje kvantitativne potražnje putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga

(152) Kad je riječ o putnicima koji putuju zbog zdravstvenih razloga, francuska tijela nisu raspolagala izravnim podacima o broju prevezenih pacijenata i osoba u pratnji, njihovu odredištu ili korištenom načinu prijevoza. U izvješću društva Gecodia u tom se pogledu navodi da su ti podaci zatraženi od Regionalne zdravstvene agencije Korzike i CPAM-a. Regionalna zdravstvena agencija Korzike izjavila je da nema te informacije. CPAM-i su pojasnili da njihov informacijski sustav ne pruža pouzdane i potpune podatke.

([93]) Vidjeti studiju Ministarstva ekološke tranzicije iz srpnja 2016. o predviđenoj dugoročnoj potražnji za prijevozom, dostupnu na: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections %20de %20la %20demande %20de % 20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (pristupljeno 18. listopada 2024.). U studiji se navodi da su ukupni izračunani rezultati promjena u potražnji za prijevozom i u prometu namijenjeni tome da posluže kao osnova za projekcije lokalnog prometa koje će izraditi decentralizirani odjeli Ministarstva ili upravitelji infrastrukture kako bi se analizirala budućnost regija te ocijenile javne politike i projekti prometne infrastrukture. U studiji su navedene projekcije za 2030. i 2050.

([94]) Vidjeti studiju iz listopada 2021. kojom se ažurira studija iz 2016., uzimajući posebno u obzir učinak donošenja novog zakonodavstva o okolišu. Ažurirana verzija dostupna je na: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (pristupljeno 18. listopada 2024.).

(153) Francuska tijela stoga su rekonstruirala procjenu tih putovanja na temelju neizravnih podataka.

(154) Francuska tijela prvo su upotrijebila podatke ATIH-a (uvodna izjava 144.) o broju zabilježenih liječenja ili boravaka (radi liječenja koje nije dostupno na Korzici) stanovnika Korzike u kontinentalnoj Francuskoj (konkretnije, u regiji Provence-Alpes-Côte-d'Azur, u kojoj se nalaze gradovi Marseille, Toulon i Nica). Procijenila su broj putnika i koji putuju zbog zdravstvenih razloga osoba u pratnji na temelju broja liječenja ili boravaka zabilježenih za djelatnosti u području naknadne skrbi i rehabilitacije, medicine, kirurgije i porodništva te psihijatrije koji se odnose na stanovnike Korzike u cijeloj regiji Provence-Alpes-Côte-d'Azur ([95]). Došla su do procijenjenog prosječnog godišnjeg broja od 65 000 putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga za sva liječenja povezana s djelatnostima u području naknadne skrbi i rehabilitacije, medicine, kirurgije i porodništva te psihijatrije. Samo je departman Bouches-du-Rhône (Marseille) u prosjeku imao oko 53 000 putnika godišnje u razdoblju 2015. – 2019.

(155) Ta procjena uključuje i osobe u pratnji. Francuska tijela procijenila su da su putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga i mlađi su od 19 godina ili stariji od 75 godina sustavno imali jednu osobu u pratnji, dok je u drugim dobnim skupinama svaki drugi putnik koji putuje zbog zdravstvenih razloga imao osobu u pratnji. Na temelju toga utvrdila su da (povratno) putovanje pacijenta s Korzike zbog zdravstvenih razloga *de facto* stvara potrebu za prijevozom 1,4 putnika (povratno putovanje), uzimajući u obzir potrebu za osobama u pratnji. Prema mišljenju Francuske, ta pretpostavka u skladu je s empirijskim podacima prikupljenima od CPAM-a 2A jer je od 15 237 zahtjeva za prethodno odobrenje koje je prihvatio CPAM 2A njih 41,5 % (6 318) uključivalo osobu u pratnji, a od tih 6 318 zahtjeva 7,5 % uključivalo je i drugu osobu u pratnji.

(156) Francuska tijela zatim su na dva načina procijenila broj putovanja morem.

(157) Prvi pristup sastojao se od dobivanja broja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga tako da se broj putnika koji zbog zdravstvenih razloga putuju zrakoplovom odbije od procijenjenog ukupnog broja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga. Podaci o putnicima koji zbog zdravstvenih razloga putuju zrakoplovom između Korzike i departmana Bouches-du-Rhône (Marseille) bili su dostupni francuskim tijelima za razdoblje 2016. – 2019. ([96]) i pokazuju da je zrakoplovom u prosjeku putovalo oko 38 000 putnika godišnje (oko 70 % procijenjenog ukupnog broja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga od 53 000, uvodna izjava 154.). Na temelju tih izračuna francuska tijela zaključila su da bi pomorski prijevoz mogao činiti do 30 % putovanja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga u departman Bouches-du-Rhône.

(158) Drugi pristup sastojao se od analize 15 237 zahtjeva za prethodno odobrenje koje su 2020. i 2021. stanovnici Korzike uputili CPAM-u 2A za nadoknadu troškova prijevoza povezanih s putovanjem zbog zdravstvenih razloga. Analiza zahtjeva za prethodno odobrenje, koji moraju uključivati liječnički nalog s navedenim načinom prijevoza koji je odredio liječnik na temelju pacijentova stanja (uvodne izjave od 136. do 148.), pokazala je da se oko 4 % tih zahtjeva odnosilo na pomorski prijevoz.

(159) Na temelju ta dva pristupa utvrđeno je da se udio putnika koji zbog zdravstvenih razloga putuju brodom u ukupnom broju putnika koji zbog zdravstvenih razloga putuju u Marseille kreće od 4 % do 30 %. Kako bi uskladila ta dva pristupa i konzervativno procijenila razinu potražnje tih putnika, francuska tijela naposljetku su procijenila da je brodom putovalo 10 % putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga (oko 5 400 putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga godišnje od ukupno 53 000 putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga godišnje prema procjeni francuskih tijela za departman Bouches-du-Rhône 2019.).

([95]) Kad je riječ o djelatnostima u području medicine, kirurgije i porodništva, potražnja pacijenata s Korzike za putovanjima (povratno putovanje, isključujući osobu u pratnji) procijenjena je u odnosu na broj zabilježenih boravaka (jedan boravak = jedan povratni putnik = dva putovanja). Kad je riječ o djelatnostima u području naknadne skrbi i rehabilitacije, izraženo u danima hospitalizacije, francuska tijela procijenila su broj putovanja u odnosu na broj zabilježenih boravaka (jedan boravak = jedan povratni putnik = dva putovanja), uzimajući u obzir da je boravak, neovisno o mjestu skrbi, u prosjeku odgovarao 45 dana hospitalizacije. Naposljetku, kad je riječ o djelatnostima u području psihijatrije, broj putnika izračunan je na temelju broja zabilježenih liječenja (jedno liječenje = jedan povratni putnik = dva putovanja).

([96]) Podaci koje su prikupila francuska tijela preuzeti su iz sporazuma o prijevozu sklopljenih […] [s] CPAM-ima.

(160) Naposljetku, francuska tijela dodijelila su broj putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga različitim korzičkim lukama na temelju raščlambe djelatnosti u području medicine, kirurgije i porodništva po regijama (karta je dostupna na internetskim stranicama ATIH-a).

(161) Kako bi procijenila godišnju potražnju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga koju će biti potrebno zadovoljiti u razdoblju od 2023. do 2030., francuska tijela smatrala su da će, kako bi se uzeli u obzir očekivano povećanje broja stanovnika i starenje stanovništva, s jedne strane, te razvoj pružanja zdravstvene skrbi na Korzici, s druge strane, predviđena potražnja u razdoblju od 2023. do 2030. ostati stabilna, a tu su pretpostavku temeljila na putovanjima putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga procijenjenima za 2019. U tablici 15 prikazana je procjena putovanja brodom zbog zdravstvenih razloga između korzičkih luka i luke Marseille.

Tablica 15

Procijenjena putovanja brodom zbog zdravstvenih razloga pacijenata koji žive na Korzici i osoba u pratnji (godišnji broj putnika) između Korzike i Marseillea

	2018.	2019.	2020.	2023. – 2030.
Ajaccio	2 134	2 145	1 667	**2 145**
Bastia	2 407	2 419	1 880	**2 419**
Porto-Vecchio	251	252	196	**252**
Propriano	126	126	98	**126**
L'Île-Rousse	425	427	332	**427**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 27. srpnja 2023.

3.4.2.2. Utvrđivanje kapaciteta tržišta za zadovoljavanje potražnje korisnika

(162) Nakon što su procijenila kvalitativnu i kvantitativnu potražnju raznih kategorija korisnika pomorskog prijevoza putnika između Korzike i kontinentalne Francuske, francuska tijela pokušala su utvrditi u kojoj bi mjeri ponuda na tržištu mogla zadovoljiti tu potražnju.

3.4.2.2.1. Savjetovanje s prijevoznicima

3.4.2.2.1.1. Postavljena pitanja

(163) Savjetovanje s prijevoznicima u prvom se redu sastojalo od upitnika s četiri opća pitanja o prijevozu putnika:

— u prvom pitanju od pomorskih prijevoznika tražilo se da se očituju o značajkama korisničke potražnje utvrđene i predstavljene u popratnom dokumentu za savjetovanje s korisnicima (uvodna izjava 95.),

— u drugom pitanju od prijevoznika se tražilo da opišu flotu koju će vjerojatno koristiti za pomorski prijevoz između Korzike i kontinentalne Francuske,

— treće pitanje odnosilo se na to planiraju li prijevoznici u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. uvesti uslugu na jednoj ili više linija od 2023. nadalje. U tom se pitanju predlaže i popis linija za sve pomorske veze između Marseillea i korzičkih luka, između Toulona i korzičkih luka te između Nice i korzičkih luka. Prijevoznici su za svaku liniju morali navesti hoće li prometovati na toj liniji u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. U upitniku su također mogli iznijeti očitovanja o prometovanju na predmetnoj liniji.

(164) Ako je odgovor na treće pitanje bio „da” za jednu ili više linija, u upitniku je naveden popis konkretnijih pitanja o usluzi koju bi prijevoznik uveo. Prijevoznici su te informacije morali dati za svaku liniju za koju su naveli da je mogu ponuditi kao komercijalnu uslugu u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019.

(165) Na primjer, prijevoznik koji je izjavio da može pružati komercijalnu uslugu na liniji Marseille – Ajaccio morao je odgovoriti na sljedeća pitanja:

— je li na predmetnoj liniji već pružao uslugu pomorskog prijevoza u razdoblju 2015. – 2022. ([97]),

— u koje bi doba godine pružao svoju uslugu ([98]),

— koju bi vrstu plovila koristio za pružanje svoje komercijalne usluge ([99]).

3.4.2.2.1.2. Sažetak zaprimljenih odgovora

(166) Tri prijevoznika odazvala su se na savjetovanje s prijevoznicima: Corsica Linea, La Méridionale i Corsica Ferries.

(167) Društva Corsica Linea i La Méridionale izjavila su da neće nuditi komercijalne usluge prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019.

(168) Društvo Corsica Ferries navelo je komercijalnu uslugu koju bi pružalo u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama prijevoza putnika. U prilog svojim odgovorima na upitnik društvo Corsica Ferries dostavilo je nekoliko datoteka u Excelu u kojima su navedene pojedinosti o, među ostalim, kapacitetima njegovih plovila i komercijalnoj usluzi koju bi pružalo.

(169) U odgovoru na prvo pitanje u okviru savjetovanja s prijevoznicima društvo Corsica Ferries navelo je da je svoje odgovore na upitnik i datoteku u Excelu s podacima o svojoj usluzi prijevoza pripremilo bez ikakvih pokazatelja o potrebama i zahtjevima u pogledu teritorijalnog kontinuiteta u dokumentima koje je dostavio CdC. S obzirom na te nejasnoće, u svojoj datoteci u Excelu o kapacitetu plovila društvo Corsica Ferries nije modeliralo povećanje ili smanjenje ponuđenog kapaciteta u razdoblju 2023. – 2028., pa je stoga prijavljeni kapacitet bio jednak u cijelom razmatranom razdoblju.

(170) U odgovoru na četvrto pitanje društvo Corsica Ferries navelo je da bi, u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama, od 1. siječnja 2023. pružalo usluge prijevoza putnika između svih kopnenih luka (Marseille, Nica, Toulon) i svih korzičkih luka osim luke Propriano. Konkretnije, nudilo bi komercijalne usluge dnevnog i noćnog prijevoza (tereta i putnika) koje bi obuhvaćale:

— svakodnevno povratno putovanje između kontinentalne Francuske (najmanje pet puta tjedno iz Toulona i dva puta tjedno iz Marseillea) i svake od luka Ajaccio i Bastia,

— dva povratna putovanja mjesečno iz Marseillea i najmanje tri povratna putovanja tjedno iz Toulona u svaku od luka Porto-Vecchio i L'Île-Rousse,

— ne bi pružalo komercijalnu uslugu prijevoza do Propriana jer je, prema mišljenju društva Corsica Ferries, ta luka zamjenjiva s lukom Ajaccio, a već je predložilo da će u luku Ajaccio ploviti barem jednom dnevno iz Marseillea i Toulona,

— dodatne usluge pomorskog prijevoza između luke Nica i Korzike od srpnja do rujna.

(171) Društvo Corsica Ferries obavijestilo je francuska tijela da ima flotu od 13 plovila, koja nisu dodijeljena određenoj liniji. Navelo je i da će 15 % svojih prelazaka na svim linijama obavljati danju (polasci između 6 i 16 sati i dolasci između 14 sati i ponoći u oba smjera).

([97]) Ako je odgovor bio „ne", prijevoznik je morao navesti razlog za nepostojanje usluge.

([98]) Prijevoznik je također morao navesti: (i) ako uslugu ne bi pružao tijekom cijele godine, u kojem bi konkretno razdoblju godine to činio, (ii) je li predložena usluga izravna usluga, (iii) učestalost prelazaka, (iv) predviđena vremena polazaka i dolazaka te (v) ukupan broj izravnih prelazaka predviđenih na godišnjoj razini.

([99]) Prijevoznik je morao navesti (i) kako, prema njegovu mišljenju, korišteno plovilo zadovoljava potrebe za teritorijalnim kontinuitetom, (ii) predviđeni broj plovila, (iii) kapacitet plovila, (iv) njihove značajke, (v) provedene okolišne mjere i (vi) usluge koje se nude na plovilu.

(172) Kad je riječ o kapacitetu njegovih plovila za usluge prijevoza putnika, društvo Corsica Ferries dostavilo je francuskim tijelima informacije navedene u tablici 16.

Tablica 16

Potencijalna usluga društva Corsica Ferries u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. (godišnji broj putnika) u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama

	2023. – 2028. Putnici nerezidenti (područje Marseillea, Toulona i Nice)	2023. – 2028. Putnici rezidentib62_t16r1c3_-p790-001_ACT (područje Marseillea i Toulona)	2023. – 2028. Ukupno
Ajaccio	1 790 601	971 940	**2 762 541**
Bastia	1 881 317	907 995	**2 789 312**
Porto-Vecchio	279 532	136 803	**416 335**
Propriano	0	0	**0**
L'Île-Rousse	586 182	256 158	**842 340**

Izvor: odgovor društva Corsica Ferries na ispitivanje tržišta usluga pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske (22. veljače 2022.).

(173) Društvo Corsica Ferries navelo je i da bi njegova ponuda prijevoza (iz luke Marseille) bila valjana samo ako ne bi postojao ugovor o javnim uslugama prijevoza između Korzike i kopna.

3.4.2.2.2. Analiza tržišnog nedostatka

(174) Nakon što su analizirala kapacitet koji bi koristilo društvo Corsica Ferries, francuska tijela zaključila su da bi u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama tržište u razdoblju od 2023. do 2028. moglo zadovoljiti predviđenu potražnju putnika rezidenata (osim putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga) i putnika nerezidenata za uslugama pomorskog prijevoza između luka Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse i Porto-Vecchio i francuskih kopnenih luka.

(175) Međutim, francuska tijela napominju da društvo Corsica Ferries ne bi opsluživalo luku Propriano. Stoga zaključuju da postoji potpuni tržišni nedostatak u području pomorskog prijevoza putnika rezidenata i nerezidenata između luke Propriano i francuskih kopnenih luka.

(176) Nadalje, kad je riječ o potražnji putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga, francuska tijela smatraju da bi društvo Corsica Ferries plovilo za Marseille samo dva puta tjedno iz luka Ajaccio i Bastia te tri puta mjesečno iz luka Porto-Vecchio i L'Île-Rousse. Osim toga, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 170., društvo Corsica Ferries ne bi opsluživalo luku Propriano. Stoga smatraju da usluga prijevoza do luke Marseille koju je ponudilo društvo Corsica Ferries ne bi bila dovoljno redovita, a riječ je o luci koju preferiraju putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga.

3.4.2.3. Zaključak o postojanju potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza putnika

(177) S obzirom na tržišni nedostatak u području pomorskog prijevoza putnika rezidenata i nerezidenata između luke Propriano i francuskih kopnenih luka, francuska tijela zaključila su da postoji potreba za javnom uslugom koja obuhvaća cjelokupnu procijenjenu kvantitativnu potražnju za prijevozom do/iz luke Propriano u razdoblju od 2023. do 2030., kako je navedena u tablici 14.

(178) S obzirom na to da zbog neadekvatnosti usluga prijevoza koje bi pružalo društvo Corsica Ferries postoji tržišni nedostatak u području pomorskog prijevoza putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga između svake od korzičkih luka i luke Marseille, francuska tijela zaključila su da postoji potreba za javnom uslugom koja obuhvaća cjelokupnu potražnju putnika koji zbog zdravstvenih razloga putuju u Marseille u razdoblju od 2023. do 2030., kako je navedena u tablici 15.

3.4.3. *Utvrđivanje potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza tereta*

(179) U ovom se pododjeljku opisuju zaključci francuskih tijela o (i) postojanju potražnje korisnika za pomorskim prijevozom tereta između Korzike i kopna te (ii) utvrđenju nemogućnosti tržišta da zadovolji tu potražnju.

3.4.3.1. Utvrđivanje potražnje korisnika

(180) U sljedećim pododjeljcima opisuju se analize kvalitativne potražnje korisnika pomorskog prijevoza tereta između Korzike i kopna te kvantitativne potražnje tih korisnika koje su provela francuska tijela.

3.4.3.1.1. Utvrđivanje kvalitativne potražnje

(181) U ovom pododjeljku predstavljeni su prvo rezultati savjetovanja s korisnicima, zatim rezultati savjetovanja s lukama i naposljetku zaključci iz izvješća društva Gecodia kojima se dopunjuju rezultati javnih savjetovanja.

3.4.3.1.1.1. Rezultati savjetovanja s korisnicima

3.4.3.1.1.1.1. Postavljena pitanja

(182) U popratnom dokumentu za savjetovanje s korisnicima (uvodna izjava 95.) francuska tijela preliminarno su razlikovala prijevoz vučenog tereta i prijevoz nevučenog tereta ([100]).

(183) Savjetovanje s korisnicima uključivalo je upitnik upućen svim korisnicima pomorskog prijevoza tereta. Upitnik je sadržavao popis od dvadesetak pitanja s ponuđenim odgovorima (u nekim su slučajevima korisnici mogli odabrati više odgovora), a vrijeme potrebno za ispunjavanje upitnika procijenjeno je na pet minuta.

(184) Prva tri pitanja odnosila su se na opće informacije o korisničkim profilima. U prvom pitanju od korisnika se tražilo da navedu informacije o pomorskim linijama do Korzike između luke Marseille i pet korzičkih luka koje koriste ([101]). U drugom pitanju tražile su se informacije o sektoru djelatnosti korisnika i poštanskom broju njihova sjedišta. U trećem pitanju od korisnika se tražilo mišljenje o razlikovanju prijevoza vučenog tereta i prijevoza nevučenog tereta te da dostave informacije o količini vučenog i/ili nevučenog tereta prevezenog na predmetnoj liniji 2019.

(185) Pitanja od 4. do 13. odnosila su se na zadovoljstvo korisnika uslugama pomorskog prijevoza koje se nude na predmetnim linijama. Konkretnije, pitanja su bila sljedeća:

— zadovoljava li usluga koja se nudi na predmetnoj liniji potrebe korisnika (odgovor: da ili ne),

— jesu li se korisnici susretali s poteškoćama u pogledu dostupnog kapaciteta ([102]),

— o kojoj je vrsti tereta bila riječ u slučajevima kad su se susreli s poteškoćama te kojom linijom prevoze teret kako bi izbjegli te poteškoće ([103]),

— jesu li korisnici zadovoljni vremenima polazaka s Korzike i dolazaka na nju (da ili ne; ako nisu zadovoljni, žele li raniji ili kasniji polazak ili dolazak) i učestalošću usluga pomorskog prijevoza koje se nude na korištenim pomorskim linijama,

— treba li promijeniti najvišu cijenu prijevoza tereta u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019.

([100]) U popratnom dokumentu za savjetovanje s korisnicima objašnjava se da su, za razliku od vučenog tereta, za nevučeni teret potrebne znatne usluge rukovanja teretom u lukama (lučka oprema, rad).

([101]) Korisnici koji su koristili više linija morali su ispuniti upitnik za svaku liniju.

([102]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: sustavno, redovito, povremeno, nikad.

([103]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: istom linijom, drugim linijama preko Marseillea, drugim linijama preko Toulona, drugim linijama preko Nice, drugo (navesti).

(186) U pitanjima od 14. do 20. od korisnika se tražilo da ocijene odabir kopnene luke za uslugu. Konkretno, pitanja su bila sljedeća:

— kad rezerviraju jednu od linija iz Marseillea, razmatraju li korisnici i linije dostupne u drugim kopnenim lukama ([104]),

— koji je glavni razlog za odabir luke Marseille u usporedbi s ostalim kopnenim lukama ([105]),

— ako bi se cijena pomorskog prijevoza u luci Marseille hipotetski povećala za 5 do 10 %, je li korisnik spreman koristiti usluge pomorskog prijevoza u drugoj kopnenoj luci (Toulon, Nica ili obje luke) za putovanje do/s Korzike,

— je li korisnik već putovao linijama iz Toulona ili Nice do Korzike od 2019. (da ili ne) i, ako jest, koji je glavni razlog za odabir druge kopnene luke (Toulon ili Nica) umjesto luke Marseille ([106]).

(187) Naposljetku, u pitanju 21. tražilo se mišljenje korisnika o prikladnosti usluga prijevoza plovilima koja su u potpunosti namijenjena prijevozu tereta (ro-ro brodovi) u odnosu na trenutačnu uslugu (ro-ro putnički brodovi).

3.4.3.1.1.1.2. Sažetak zaprimljenih odgovora

(188) Francuska tijela zaprimila su samo pet odgovora na upitnik do kraja razdoblja savjetovanja. S obzirom na tako mali broj, društvo Gecodia stupilo je izravno u kontakt s nekoliko prijevoznih i logističkih društava koja koriste usluge pomorskog prijevoza tereta između Korzike i kopna kako bi s njima telefonski izravno prošlo kroz upitnik.

(189) Francuska tijela navode da je društvo Gecodia stupilo u kontakt s 21 prijevoznikom koji su činili oko 90 % ukupnog prometa nevučenog tereta i 70 % prometa vučenog tereta između Korzike i kopna. Ispitani prijevoznici uglavnom su prometovali na linijama iz Marseillea, a više od polovine prometovalo je i na linijama iz Toulona. Prijevoznici su dali odgovore za svaku liniju na kojoj prometuju između Korzike (svaka od korzičkih luka) i kopna (svaka od kopnenih luka) te za svaku vrstu tereta (vučeni i nevučeni teret).

(190) Kad je riječ o nevučenom teretu ([107]), odgovori na upitnik mogu se sažeti kako slijedi:

— nešto više od polovine ispitanika smatra da usluga pomorskog prijevoza koja se trenutačno nudi općenito ne zadovoljava njihove potrebe. Ti se rezultati razlikuju ovisno o liniji: dok su gotovo svi korisnici usluga prijevoza između kopna i Propriana i L'Île-Roussea zadovoljni trenutačnom ponudom, gotovo svi korisnici usluga prijevoza do/iz luka Ajaccio i Bastia su nezadovoljni ([108]),

— većina korisnika suočava se s poteškoćama u pogledu dostupnog kapaciteta, posebno na linijama između kopna i Bastije (100 % njih redovito ili sustavno nailazi na poteškoće) te Ajaccija i Porto-Vecchija (više od 50 % njih redovito ili sustavno nailazi na poteškoće),

— ispitanici su uglavnom bili zadovoljni vremenima polazaka s Korzike i dolazaka na nju te učestalošću povratnih putovanja u vrijeme savjetovanja s korisnicima,

([104]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: nemam izbora (rezervacija mi je fiksna), sustavno, samo za neke tokove tereta (navedite tok za koji ne razmatrate druga rješenja), nikad.

([105]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: najniža cijena, lučka infrastruktura, vozni red, bolja kvaliteta usluge, blizina luke mojem odredištu, vrsta putovanja, drugo (navedite).

([106]) Predloženi su bili sljedeći odgovori: najniža cijena, prikladniji vozni red, moje odredište bilo je bliže odabranoj luci, sve usluge u luci Marseille bile su rezervirane, drugo (navedite).

([107]) Kao podsjetnik, nevučeni teret prevozi se isključivo između korzičkih luka i luke Marseille.

([108]) Kad je riječ o luci Porto-Vecchio, situacija je složenija te 64 % ispitanika smatra da je usluga nezadovoljavajuća.

— nijedan ispitanik ne uspoređuje prelaske dostupne u luci Marseille s prelascima dostupnima u ostalim lukama. Blizina luke Marseille gotovo je jedini razlog za njezin odabir. Čak ni u slučaju hipotetskog povećanja cijena pomorskog prijevoza iz Marseillea nijedan ispitanik ne bi prešao u druge kopnene luke,

— gotovo svi ispitanici prednost bi dali prijevozu isključivo teretnim (ro-ro) brodovima u odnosu na prijevoz putničko-teretnim brodovima.

(191) Kad je riječ o vučenom teretu, odgovori na upitnik mogu se sažeti kako slijedi:

— u nešto više od polovine odgovora navodi se da usluga pomorskog prijevoza do/iz Marseillea koja se trenutačno nudi općenito zadovoljava potrebe, dok se prijevoz iz Toulona smatra nezadovoljavajućim (77 % odgovora). Ti se rezultati razlikuju ovisno o liniji: gotovo svi korisnici žale se na liniju do/iz Bastije (odnosi se na ispitanike koji koriste luke Marseille i Toulon). Polovina ih je nezadovoljna i uslugom prijevoza do/iz Ajaccija i Porto-Vecchija (odnosi se na ispitanike koji koriste luke Marseille i Toulon), dok su općenito zadovoljni linijama do/iz Propriana i L'Île-Roussea,

— većina korisnika suočava se s poteškoćama u pogledu dostupnog kapaciteta, posebno na linijama do Bastije (100 % njih redovito ili sustavno nailazi na poteškoće u Marseilleu i Toulonu) te Ajaccija i Porto-Vecchija (50 % njih redovito ili sustavno nailazi na poteškoće u Marseilleu i 100 % u Toulonu),

— ispitanici su uglavnom bili zadovoljni vremenima polazaka i dolazaka te učestalošću povratnih putovanja u Toulonu i Marseilleu u vrijeme savjetovanja s korisnicima,

— gotovo nijedan ispitanik ne uspoređuje prelaske dostupne u luci Marseille s prelascima dostupnima u ostalim lukama. Blizina luke Marseille gotovo je jedini razlog za njezin odabir. Čak ni u slučaju povećanja cijena pomorskog prijevoza iz Marseillea nijedan ispitanik ne bi prešao u druge kopnene luke,

— manje od 40 % ispitanika koristilo je 2019. druge kopnene luke osim Marseillea. Rezultati se razlikuju ovisno o liniji: luku Toulon koristilo je 80 % ispitanika koji su putovali do/iz Bastije i 50 % ispitanika koji su putovali do/iz Ajaccija u usporedbi s gotovo nijednim ispitanikom koji je putovao do/iz ostalih korzičkih luka. Luka Toulon koristi se samo zato što su sve usluge u luci Marseille rezervirane. Čak ni u slučaju povećanja cijena pomorskog prijevoza iz Marseillea nijedan ispitanik ne bi prešao u druge kopnene luke,

— većina ispitanika prednost bi dala prijevozu isključivo teretnim (ro-ro) brodovima u odnosu na prijevoz ro-ro putničkim brodovima.

3.4.3.1.1.2. Savjetovanje s lukama

3.4.3.1.1.2.1. Postavljena pitanja

(192) Upitnik u okviru savjetovanja s lukama sadržavao je tri dijela o teretnom prometu.

(193) U prvom dijelu upitnika lučke uprave pozvane su da se očituju o značajkama potražnje korisnika utvrđenima i predstavljenima u popratnom dokumentu za savjetovanje s korisnicima (uvodna izjava 95.). Konkretnije, u prvom dijelu od lučkih uprava tražilo se:

— da se očituju o razlikovanju vučenog i nevučenog tereta,

— da na temelju svojeg poznavanja tržišta navedu veličinu prihvatnog područja svoje luke,

— da navedu smatraju li da njihova lučka infrastruktura nije zamjenjiva s drugim lukama u pogledu cjelokupnog ili dijela prijevoza vučenog i nevučenog tereta između Korzike i kopna,

— da se očituju o razini tržišnog natjecanja među lukama za prijevoz tereta trenutačno i u razdoblju od sedam godina.

(194) U drugom dijelu upitnika od lučkih uprava tražilo se da dostave potpuni opis lučke infrastrukture koju bi vjerojatno koristile za usluge pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske.

(195) U trećem dijelu (pitanja od 5.1. do 5.8.za nevučeni teret i pitanja od 6.1. do 6.8. za vučeni teret) lučke uprave u biti se pitalo o kapacitetu njihove infrastrukture za odvijanje teretnog prometa. Konkretnije, od lučkih prava tražilo se da navedu:

— uključuje li njihova infrastruktura prostore za rukovanje nevučenim i vučenim teretom (odgovor: da ili ne) ([109]),

— vrstu plovila koja mogu prihvatiti ([110]),

— koriste li trenutačno svoju lučku infrastrukturu za vučeni i/ili nevučeni teret ([111]),

— bi li njihova infrastruktura mogla prihvatiti svakodnevna ([112]) i tjedna ([113]) povratna putovanja za prijevoz tereta (odgovor: da ili ne),

— mogu li zajamčiti određeni broj povratnih putovanja dnevno i tjedno za usluge prijevoza tereta do Korzike (odgovor: da ili ne) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Sažetak zaprimljenih odgovora

(196) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 120., francuska tijela zaprimila su odgovore lučkih uprava Toulona, Marseillea i Nice.

(197) Kad je riječ o prvom dijelu upitnika, tri luke smatraju da je pristup francuskih tijela koji se temelji na razlikovanju vučenog i nevučenog tereta primjeren. Kad je riječ o njihovu prihvatnom području za prijevoz tereta, luke Nica i Toulon smatraju da je njihovo prihvatno područje samo lokalno i ograničeno na neposredno zaleđe, dok luka Marseille smatra da privlači prijevoz robe iz cijele Francuske, a posebno prijevoz robe koji se odvija dolinom rijeke Rhône.

(198) Kad je riječ o uvjetima tržišnog natjecanja, luka Nica smatra da joj njezina infrastruktura, smještena u središtu grada, te slaba industrijska i komercijalna struktura oko Nice ne omogućuju niti će joj tijekom sedmogodišnjeg razdoblja omogućiti da zadovolji potražnju za prijevozom tereta između Korzike i kopna. Luka Toulon navodi i da je luka Marseille neosporni predvodnik na tržištu prijevoza tereta i da se može pozicionirati samo kao dopuna luci Marseille. Luka Toulon ističe da je razina tržišnog natjecanja između Marseillea i Toulona „zdrava unatoč malom kapacitetu Toulona zbog kojeg ne može stvarno konkurirati na tom tržištu”. Luka Marseille smatra da joj njezin geografski položaj u središtu cestovnih i željezničkih stjecišta i u blizini glavnih logističkih i prometnih čvorišta te vrlo jednostavan pristup njezinoj infrastrukturi s tri autoceste daju veliku prednost u teretnom prijevozu.

([109]) U upitniku se od luka tražilo da navedu veličinu prostora za rukovanje, dostupnost za promet prema Korzici i sposobnost za rukovanje opasnim tvarima klase 1 i 2.

([110]) Lučke uprave morale su navesti i (i) broj dostupnih pristaništa, (ii) maksimalni kapacitet plovila koja mogu prihvatiti u linearnim metrima i (iii) provedene okolišne mjere.

([111]) Lučke uprave morale su navesti i (i) dnevni kapacitet za prihvat poluprikolica/kamiona, (ii) vrijeme prihvata poluprikolica/kamiona, (iii) prosječno trajanje parkiranja za poluprikolice/kamione i (iv) broj poluprikolica/kamiona za ukrcaj ili iskrcaj koji se mogu obraditi po satu.

([112]) Lučke uprave morale su navesti i (i) broj mogućih zaustavljanja po danu, (ii) najkraće i najdulje trajanje zaustavljanja i (iii) pravila za dodjelu vezova.

([113]) Lučke uprave morale su navesti i (i) broj mogućih zaustavljanja po tjednu, (ii) najkraće i najdulje trajanje tih zaustavljanja i (iii) pravila za dodjelu vezova.

([114]) U pitanjima se od lučkih uprava tražilo da navedu broj zajamčenih zaustavljanja.

(199) Kad je riječ o trećem dijelu upitnika:

— *lučka uprava Marseillea* navodi da ima 13 vezova koji mogu prihvatiti promet vučenog i nevučenog tereta do Korzike. Pet ih je već u potpunosti namijenjeno prometu do Korzike na temelju ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022., a moguće je dodijeliti dodatnih osam vezova. Luka Marseille ima prostor za prihvat od 120 000 m^2, koji se može u potpunosti namijeniti prometu vučenog i nevučenog tereta do Korzike. Na raspolaganje se može staviti gotovo 30 000 m^2 dodatnog prostora ovisno o vremenskim uvjetima ili za obradu opasnih tvari. Naposljetku, projekt proširenja terminala uključuje izgradnju više od 60 000 m^2 dodatnog prostora za prihvat, koji luka može koristiti za usluge pomorskog prijevoza do Korzike. Osim toga, luka Marseille u svojem odgovoru navodi da kamioni mogu lako pristupiti plovilima ([115]). Luka Marseille također može u prosjeku ukrcati/iskrcati 35 prikolica po satu te obraditi gotovo 240 prikolica dnevno. Naposljetku, luka Marseille navodi da može pružiti uslugu popravka brodova za ro-ro putničke brodove kako bi se omogućila trenutačna tehnička intervencija,

— *lučka uprava Toulona* navodi da njezina lučka infrastruktura omogućuje odvijanje prometa vučenog i nevučenog tereta. Ističe da Toulon-Port de Commerce ima prostore za prihvat (3 400 m^2) i tri veza za ro-ro putničke brodove te može osigurati dva povratna putovanja dnevno ([116]). Lučka uprava navodi da se na tom terminalu može ukrcati ili iskrcati 80 prikolica dnevno (ali samo desetak u ljetnom razdoblju). Međutim, s obzirom na trenutačni postotak u kojem društvo Corsica Ferries koristi te namijenjene prostore (80 %), lučka uprava upozorava da ne može jamčiti njihovu svakodnevnu dostupnost za linijski promet s Korzikom ([117]). Toulon-Port de Commerce može prihvatiti vučeni teret, osim opasnih tvari. Terminal Toulon-Brégaillon pak ima 30 000 m^2 prostora za prihvat, koji može koristiti za promet nevučenog tereta, uključujući opasne tvari. Međutim, ima samo jedan vez, i to samo za ro-ro brodove. Dnevno može obraditi 120 prikolica. CCI Var navodi da bi Toulon-Brégaillon bio idealan za isključivo teretni promet s obzirom na to da ne može prihvatiti putnički promet jer se terminal nalazi u zoni u kojoj se rukuje eksplozivima,

— *lučka uprava Nice* navodi da njezina lučka infrastruktura ne može prihvatiti promet nevučenog tereta. Međutim, može rukovati vučenim teretom. Ta infrastruktura ima prostor za prihvat od 25 900 m^2, ali luka navodi da putnički promet ima prednost pred bilo kojom drugom djelatnošću. Dostupna su četiri veza. Lučka uprava tvrdi da može jamčiti do četiri povratna putovanja dnevno za usluge prijevoza vučenog tereta do Korzike.

(200) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 124., CCI Korzika poslao je i odgovor u obliku slobodnog teksta u okviru savjetovanja s korisnicima. CCI Korzika pružio je nekoliko informacija o prijevozu robe u korzičkim lukama.

(201) Općenito govoreći, CCI Korzika ističe probleme s kapacitetom s kojima se suočavaju sve korzičke luke, osim luke Propriano. Zbog toga su redovito potrebna izuzeća prefekta tijekom ljeta kako bi se teškim teretnim vozilima omogućila vožnja na dane gustog cestovnog prometa („crveni” dani). Konkretnije, CCI Korzika primjećuje sljedeće:

— *luka Bastia* od 2010. bilježi vrlo nagli porast prometa robe, koji pandemija bolesti COVID-19 nije usporila. Međutim, kapacitet luke Bastia dosegnuo je točku zasićenja, prostori za prihvat prepuni su, sve je manje vremena za operacije rukovanja unutar ograničenih termina i prostora, a zbog prometnih gužvi koje uzrokuju vozila prijevoznici ne mogu redovito i pravodobno obavljati svoje isporuke. Iako luka Bastia ima

([115]) Lučka uprava Marseillea navodi da je kamionu od ulaza u luku do pomorskog terminala potrebno manje od pet minuta vožnje. Nadalje, luka navodi da su tranzitni i registracijski postupci luke u potpunosti digitalizirani, što omogućuje neometan protok prometa.

([116]) Lučka uprava Toulona navodi da je jedan od tri veza, pristanište Fournel, prioritetno rezerviran za brodove za kružna putovanja od 8:30 do 18:30 sati.

([117]) CCI Var u svojem odgovoru navodi sljedeće: *„S obzirom na to da društvo Corsica Ferries već prevozi više od 1,3 milijuna putnika za Korziku u okviru usluge koja nije obuhvaćena ugovorom o javnim uslugama i više od 400 000 putnika za ostala europska otočna odredišta (Sardinija, Menorca, Mallorca) u okviru svojih drugih usluga samo na terminalu [Toulon-Port de Commerce] i budući da su lokalni izabrani predstavnici pozvali da se ti brojevi ograniče na broj putnika prevezen u razdoblju od 2019. do 2021. (tj. na najviše 2 milijuna putnika), čini se kako je vrlo teško zamisliti da se toj postojećoj i dobro razvijenoj djelatnosti dodaju daljnje djelatnosti u skladu s obvezama iz ugovora o javnim uslugama (a posebno mogućnost rukovanja teretom tijekom cijele godine)”.*

osam vezova, ne može istodobno prihvatiti osam plovila, konkretno zbog tehničkih značajki svojih vezova (ograničena duljina i gaz). Stoga CCI Korzika u svojem odgovoru poziva na to da se zadrže svakodnevna povratna putovanja između Bastije i Marseillea te uvedu dodatna povratna putovanja kako bi se rasporedio promet te izbjeglo zagušenje / ostavljanje robe na pristaništu,

— *luke Ajaccio i Porto-Vecchio* također se suočavaju s naglim porastom teretnog prometa, a roba sve češće ostaje na pristaništu zbog nedostatka prostora na brodovima. CCI Korzika traži za obje luke da se zadrže svakodnevna i tjedna povratna putovanja uz dodatna povratna putovanja kako bi se rasporedio promet te izbjeglo zagušenje / ostavljanje robe na pristaništu,

— prema mišljenju CCI-ja Korzika, *luka L'Île-Rousse* suočava se s neravnotežom u odnosu na druge korzičke luke jer je jedno od tri tjedna povratna putovanja namijenjeno prijevozu opasnih tvari, što predstavlja problem s obzirom na gospodarsku vitalnost prihvatnog područja luke (Balagne), drugog najpopularnijeg turističkog odredišta nakon Porto-Vecchija. Nadalje, luka L'Île-Rousse ima dva veza koji se ne mogu koristiti istodobno s obzirom na širinu jedinog lukobrana koji se koristi za oba veza i na duljinu pristaništa. CCI Korzika smatra da bi broj povratnih putovanja tjedno trebalo povećati na tri, uz posebno povratno putovanje za prijevoz opasnih tvari,

— *u luci Propriano* nema većih zagušenja.

3.4.3.1.1.3. Zaključci iz izvješća društva Gecodia o kvalitativnoj potražnji korisnika prijevoza tereta

(202) Osim javnih savjetovanja, francuska tijela zatražila su od društva Gecodia i da provede dodatne analize potražnje korisnika prijevoza tereta za uslugama pomorskog prijevoza do Korzike.

(203) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 95., francuska tijela istaknula su u popratnom dokumentu za savjetovanje s korisnicima da treba razlikovati prijevoz vučenog tereta od prijevoza nevučenog tereta, posebno zbog različitih ograničenja u pogledu rukovanja koja taj promet podrazumijeva.

(204) Studija koju je provelo društvo Gecodia potvrđuje tu razliku između vučenog i nevučenog tereta. Društvo Gecodia analiziralo je i geografski opseg potražnje korisnika za pomorskim prijevozom vučenog i nevučenog tereta kako bi utvrdilo postoji li potražnja korisnika za jednom ili više kopnenih luka za prijevoz tereta između Korzike i kopna. Pri provedbi te analize posebno su uzeti u obzir sljedeći parametri:

— kapacitet luka za prihvat prometa,

— očitovanja prikupljena u okviru javnih savjetovanja,

— dodatni troškovi prolaska kroz jednu ili drugu luku ovisno o mjestu polaska tereta pri prijevozu s kopna do Korzike ili mjestu dolaska tereta pri prijevozu s Korzike do kopna, i

— opažanje trajnog i znatnog cjenovnog šoka (samo za vučeni teret).

3.4.3.1.1.3.1. Zasebna potražnja korisnika prema vrsti prijevoza tereta (vučeni teret i nevučeni teret)

(205) U izvješću društva Gecodia smatra se da postoji znatna razlika između vučenog i nevučenog tereta. Prvo, nevučeni teret znači da se poluprikolica mora odvojiti od kamiona kako bi se utovarila na plovilo, što zahtijeva specijaliziranu opremu i intervenciju lučkih radnika. Drugo, luka mora raspolagati dovoljnim kapacitetom (prostori za prihvat) za skladištenje poluprikolica prije utovara. Naposljetku, poluprikolice se ne mogu utovarivati istodobno s ukrcajem putnika i kamiona, što znači da je potrebno dugo zaustavljanje broda. Međutim, dugim zaustavljanjem ograničava se korištenje pristaništa, pa luka mora imati nekoliko pristaništa kako bi mogla istodobno opsluživati više odredišta. U izvješću društva Gecodia upućuje se na rezultate savjetovanja s korisnicima i lukama kako bi se potkrijepila primjerenost tog razlikovanja.

(206) Osim toga, u izvješću društva Gecodia ističe se da, sa stajališta prijevoznika, vučeni i nevučeni teret imaju različite značajke. Za prijevoz vučenog tereta potreban je velik vozni park vučnih vozila za poluprikolice kako bi se svakodnevno prevezlo više prikolica ([118]), dok prijevoz nevučenog tereta omogućuje optimizaciju voznog parka vučnih vozila u odnosu na broj poluprikolica te stoga prijevoznik u jednom danu i s jednim vučnim vozilom može obaviti više povratnih putovanja između luke i svoje logističke baze. U izvješću društva Gecodia navodi se da su u okviru savjetovanja s korisnicima prijevoznici izjavili da dnevno u pravilu obavljaju četiri do šest povratnih putovanja vučnim vozilom za nevučeni teret.

(207) Stoga se u izvješću društva Gecodia zaključuje da prelazak s nevučenog tereta na vučeni teret za prijevoznika podrazumijeva znatne troškove osoblja i kupnje dodatnih vučnih vozila za poluprikolice. Prijevoz vučenog i nevučenog tereta stoga predstavlja dvije različite vrste potražnje.

(208) Međutim, u izvješću društva Gecodia ističe se da vučeni i nevučeni teret imaju određene sličnosti. Konkretno, navodi se da se isporuke (vučenog ili nevučenog tereta) moraju izvršiti ujutro, prije roka koji je odredio prijevoznikov klijent, uz kaznu ako isporuka kasni ili se mora odgoditi. Stoga se naglašava važnost što ranijeg prihvata u luci (između 6 i 7 sati) radi pravodobne isporuke primateljima, bez obzira na otpremnika (supermarketi, građevinska poduzeća, kurirske službe ili konsolidatori). Kad je riječ o nevučenom teretu, vrlo rani prihvat u luci potreban je i za prazne poluprikolice (koje se vraćaju na kopno) zbog vremena potrebnog za vraćanje iskrcanih poluprikolica u logističke baze (trgovaca na malo ili prijevoznika), njihovo utovarivanje i vraćanje u luku. Osim toga, u oba slučaja mora se osigurati redoviti pomorski prijevoz kako bi se zajamčili isporuka robe na Korziku i povratak poluprikolica/kamiona na kopno.

3.4.3.1.1.3.2. Potražnja za pomorskim prijevozom nevučenog tereta isključivo u luci Marseille

(209) U izvješću društva Gecodia smatra se da korisnici prijevoza nevučenog tereta koriste isključivo luku Marseille i da se ta luka stoga ne može zamijeniti kopnenim lukama Toulon i Nica.

(210) *Prvo*, u izvješću društva Gecodia navodi se da samo luke Marseille ([119]) i Toulon-Brégaillon imaju potrebnu infrastrukturu za odvijanje te vrste prometa, za razliku od luka Toulon-Port de Commerce i Nica. Osim toga, kapacitet luke Toulon-Brégaillon ograničen je na jedan vez i stoga ta luka ne može osigurati više od jednog prelaska do Korzike dnevno s obzirom na ograničenja u pogledu trajanja zaustavljanja i vremena polaska za nevučeni teret ([120]). Prema tome, luke Marseille i Toulon-Brégaillon mogle bi u najboljem slučaju biti zamjenjive za tu vrstu prometa samo na jednoj liniji.

(211) *Drugo*, prema izvješću društva Gecodia savjetovanje s korisnicima u velikoj mjeri potvrđuje da prijevoznici nevučenog tereta pri planiranju putovanja nikad ne razmatraju alternativu luci Marseille ili to čine vrlo rijetko. Nijedan ispitanik nije naveo da bi ga povećanje cijene za 5 do 10 % u luci Marseille navelo da prijeđe u luku Toulon jer bi mu prolazak kroz Toulon onemogućio optimizaciju svakodnevnih operacija.

([118]) Kao podsjetnik, vučeni teret podrazumijeva prijevoz cijelog kamiona (vučno vozilo + poluprikolica) s vozačem, dok nevučeni teret podrazumijeva prijevoz samo poluprikolice.

([119]) U izvješću društva Gecodia napominje se da luka Marseille u svojem odgovoru navodi da ima gotovo 210 000 kvadratnih metara raspoložive površine, s 13 vezova koji se mogu namijeniti prometu između Korzike i kopna i svi su opremljeni modernim i digitaliziranim objektima za neometan protok prometa.

([120]) U izvješću društva Gecodia navodi se da su se u luci Toulon-Brégaillon prikolice utovarivale na plovila prosječnom stopom od 15 do 20 prikolica na sat, što je znatno manje od stope utovara u Marseilleu (35 prikolica), te da se raspoloživi dnevni kapacitet procjenjuje na 120 prikolica. Za usporedbu, 2021. medijan broja prikolica utovarenih u luci Marseille za korzičke luke iznosio je 237, što je dvostruko više od tog broja.

(212) Kad je riječ o lučkim upravama, CCI Nice Côte d'Azur naveo je da je prihvatno područje luke samo lokalno i da je „luka Nica sa svojom infrastrukturom u gradu te slabom industrijskom i komercijalnom strukturom u nepovoljnom položaju i nikad neće moći zadovoljiti potražnju za prijevozom tereta do Korzike jer Toulon i Marseille bolje mogu odgovoriti na potrebe". Nadalje, u izvješću društva Gecodia ističe se izjava koju je luka Toulon dala u okviru savjetovanja s lukama, prema kojoj se ta luka može pozicionirati samo kao dopuna luci Marseille s obzirom na njezino ograničeno prihvatno područje zaleđa Toulona i ograničene razine kapaciteta pomorskih terminala.

(213) *Treće*, u izvješću društva Gecodia navodi se da se velike distribucijske jedinice uglavnom oslanjaju na regionalna ili nacionalna skladišta kako bi osigurale isporuke trgovinama. Kad je riječ o Korzici, više od 90 % isporuka robnim kućama na Korzici šalje se preko tih logističkih baza, tako da većina robe uvezene na Korziku potječe iz logističkih centara u regiji PACA ([121]). U izvješću društva Gecodia objašnjava se da su skladišta i logističke platforme uglavnom koncentrirani na sjeverozapadu i oko Marseillea te u koridoru rijeke Rhône. Francuska tijela upućuju u tom pogledu na zajedničku studiju koju su u listopadu 2021. provele Agencija za urbanističko planiranje metropolitanskog područja Marseillea i Agencija za urbanističko planiranje regije Aix-Durance i u kojoj se navodi geografski položaj tih skladišta i platformi ([122]). Ta studija pokazuje vrlo visoku koncentraciju logističkih tokova prema Marseilleu. U izvješću društva Gecodia stoga se smatra da se odabir luke Marseille uglavnom opravdava blizinom luke mjestima utovara i postojanjem odgovarajuće infrastrukture.

(214) Prema izvješću društva Gecodia blizina većine logističkih baza i skladišta luci Marseille ima dvije posljedice. Prvo, na temelju simulatora troškova koji je objavio Nacionalni odbor za ceste, korištenje luke Toulon-Brégaillon za sve prijevoznike sa sjedištem u blizini Marseillea ili u koridoru rijeke Rhône dovelo bi do prosječnih dodatnih troškova od 11 EUR/lm po putovanju poluprikolice u usporedbi s korištenjem luke Marseille ([123]). Drugo, osim tih dodatnih cestovnih troškova, povećali bi se i troškovi proizvodnje prijevoznika. Naime, s obzirom na veću udaljenost, prijevoznici bi bili prisiljeni prepoloviti broj povratnih putovanja po vučnom vozilu koja bi mogli obaviti u jednom danu između svoje logističke baze i luke polaska/dolaska, što bi značilo da bi morali nabaviti dodatna vučna vozila kako bi održali isti obujam poslovanja.

(215) U izvješću društva Gecodia zaključuje se da, sa stajališta korisnika pomorskog prijevoza nevučenog tereta, luka Marseille nije zamjenjiva s lukama Toulon ili Nica kad je riječ o uslugama pomorskog prijevoza do Korzike.

3.4.3.1.1.3.3. Posebna potražnja za pomorskim prijevozom vučenog tereta u luci Marseille

(216) U izvješću društva Gecodia smatra se da je, sa stajališta korisnika pomorskog prijevoza vučenog tereta, luka Marseille zamjenjiva samo s terminalom Toulon-Port de Commerce (isključujući zamjenjivost s lukom Nica i drugim terminalima u Toulonu), i to samo djelomično jer neki korisnici pomorskog prijevoza vučenog tereta ne smatraju da je taj terminal alternativa luci Marseille.

([121]) Prema izvješću društva Gecodia to potvrđuje i mišljenje francuskog Tijela za tržišno natjecanje (mišljenje br. 20-A-11, točke od 337. do 345.), u kojem se navodi da se *„luka Marseille nalazi blizu glavnih logističkih centara u južnoj Francuskoj i stoga je privlačnija za pomorski prijevoz tereta do Korzike, posebno u odnosu na Toulon, koji je udaljeniji od tih centara"*.

([122]) Studija o vezama između metropolitanskog područja Aix-Marseille-Provence i susjednih područja, listopad 2021., str. 32–35, dostupno, među ostalim, na: https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (pristupljeno 18. listopada 2024.).

([123]) Kao podsjetnik, Toulon je udaljen od Marseillea oko 70 km.

(217) *Prvo*, u izvješću društva Gecodia navodi se da za vučeni teret nije potrebna posebna lučka infrastruktura jer poluprikolicu vozač ukrcava izravno na plovilo kao jedno vozilo. Stoga sve tri kopnene luke mogu prihvatiti vučeni teret bez posebnih ograničenja ([124]). Međutim, u izvješću društva Gecodia navodi se da je luka Toulon u okviru savjetovanja s lukama izjavila da bi joj bilo teško prihvatiti više prometa vučenog tereta tijekom cijele godine jer je kapacitet luke već 80 % popunjen postojećim prometom društva Corsica Ferries, dok je luka Nica izjavila da želi dati prednost putničkom prometu.

(218) *Drugo*, u izvješću društva Gecodia napominje se da nijedan ispitanik u okviru savjetovanja s korisnicima nije naveo da bi povećanje cijene za 5 do 10 % u Marseilleu dovelo do preusmjeravanja njegova vučenog tereta u Toulon (a još manje u Nicu). Stoga iz tog savjetovanja proizlazi da prijevoznici pri planiranju putovanja ne razmatraju alternativne linije. Odabir luke Marseille uglavnom se opravdava njezinom blizinom mjestima utovara prijevoznika i raspoloživom lučkom infrastrukturom.

(219) *Treće*, kao i u slučaju nevučenog tereta, u izvješću društva Gecodia objašnjava se da bi se u slučaju prelaska određenih korisnika s logističkim bazama u blizini Marseillea u luku Toulon povećale udaljenosti i nastali bi dodatni troškovi prijevoza (4,5 EUR/lm) s obzirom na to da se logističke baze većine prijevoznika nalaze u blizini luke Marseille (uvodna izjava 213.). Troškovi proizvodnje prijevoznika mogli bi se zbog tih dodatnih troškova povećati za čak 17 % ([125]). U izvješću društva Gecodia navodi se da su ti zaključci u skladu s izjavama koje su luke Nica i Toulon dale u okviru savjetovanja s lukama, prema kojima te dvije luke privlače samo lokalni promet, koji je ograničen na njihovo neposredno zaleđe. Francuska tijela ističu i da se cijena pomorskog prijevoza koju plaćaju prijevoznici u cijelosti prenosi na njihove klijente i da stoga razlika u cijeni pomorskog prijevoza od jedne kopnene luke do druge ne utječe na troškove proizvodnje prijevoznika.

(220) *Naposljetku*, u izvješću društva Gecodia predstavljena je kvantitativna analiza koja pokazuje da povećanje mjesečne cijene prijevoza po linearnom metru vučenog tereta u Marseilleu nije dovelo do preusmjeravanja prometa vučenog tereta u luku Toulon. Konkretnije, u tom su izvješću istražena dva nedavna slučaja trajnih cjenovnih šokova na linijama luke Marseille ([126]), dok je mjesečna cijena prijevoza po linearnom metru u Toulonu ostala uglavnom stabilna ([127]). Objašnjava se da u razdoblju od srpnja 2018. do svibnja 2019. šok u obliku rasta cijena nije doveo do reakcije prijevoznika jer je tržišni udio luke Toulon ostao stabilan u tom razdoblju.

(221) U izvješću društva Gecodia stoga se zaključuje da su luke Toulon i Marseille samo djelomično zamjenjive u pogledu pomorskog prijevoza vučenog tereta između Korzike i kontinentalne Francuske.

([124]) Međutim, postoji iznimka kad je riječ o prijevozu opasnih materijala klase 1 (eksplozivi) i klase 2 (stlačeni, ukapljeni ili otopljeni plinovi), koji su zabranjeni na terminalu Toulon-Port de Commerce i u luci Nica.

([125]) Referentna vrijednost troškova proizvodnje za cestovni prijevoz (regionalni prijevoz, nacionalni podaci iz prosinca 2021. na temelju putovanja od 360 km, što je prosječna dnevna prijeđena udaljenost u regionalnom prijevozu, uzimajući u obzir putovanja do mjesta utovara i povratna putovanja u bazu prijevoznika). U okviru tih dodatnih troškova uzimaju se u obzir troškovi po kilometru s cestarinama, satnica i dnevna naknada (troškovi vlasništva vozila, porez/dan, osiguranje/dan itd.). Francuska tijela ističu da su prosječni dodatni logistički troškovi obrnuto proporcionalni ukupnoj cestovnoj udaljenosti prijeđenoj u okviru putovanja. Dakle, što je početna točka bliža Marseilleu, to su veći ukupni dodatni logistički troškovi.

([126]) Ta dva slučaja odnose se na sljedeća razdoblja:
- od listopada 2017. do listopada 2018., kad se mjesečna cijena prijevoza vučenog tereta po linearnom metru u prosjeku povećala za 6 % na godišnjoj razini,
- od listopada 2019. do listopada 2020., kad se mjesečna cijena prijevoza vučenog tereta po linearnom metru u prosjeku smanjila za 16 % na godišnjoj razini.

([127]) Na temelju informacija koje su za potrebe izvješća društva Gecodia 2020. preuzete s internetskih stranica društva Corsica Ferries, a odnose se na cijene prijevoza koje je naplaćivalo to društvo.

3.4.3.1.2. Utvrđivanje kvantitativne potražnje za pomorskim prijevozom tereta

3.4.3.1.2.1. Kvantitativna potražnja za pomorskim prijevozom nevučenog tereta

(222) U izvješću društva Gecodia procijenjena je buduća godišnja potražnja za pomorskim prijevozom vučenog i nevučenog tereta u razdoblju 2023. – 2030. za svaku liniju između luke Marseille i korzičkih luka.

(223) Povijesna potražnja za prijevozom nevučenog tereta utvrđena je na temelju podataka prikupljenih od brodarskih društava. Kako bi se procijenila potražnja predviđena za razdoblje 2023. – 2030., godišnji rast zabilježen u razdoblju od 2010. do 2019. (2,3 % godišnje) primijenjen je na promet 2019. Predviđena potražnja utvrđena je u tablici u nastavku.

Tablica 17

Potražnja za prijevozom nevučenog tereta po pomorskim linijama (u lm) iz Marseillea zabilježena u razdoblju 2018. – 2020. i procijenjena za razdoblje 2023. – 2030.

	2018.	2019.	2020.	2023.*	2025.*	2030.*
Ajaccio	523 874	516 467	505 631	565 647	591 965	663 246
Bastia	677 280	674 081	677 321	738 269	772 620	865 653
Porto-Vecchio	141 610	155 785	155 461	170 619	178 558	200 059
Propriano	52 331	54 160	52 453	59 317	62 077	69 552
L'Île-Rousse	73 374	85 229	66 952	93 345	97 688	109 451

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.(izvješće društva Gecodia, tablica 56).

3.4.3.1.2.2. Kvantitativna potražnja za pomorskim prijevozom vučenog tereta

(224) Kvantitativna potražnja za pomorskim prijevozom vučenog tereta procijenjena je na temelju istih parametara kao i kvantitativna potražnja za pomorskim prijevozom nevučenog tereta (uvodne izjave 222. i 223.).

(225) Kako je objašnjeno u odjeljku 3.4.2.1.1.3.3., u izvješću društva Gecodia zaključeno je da luka Marseille i luka Nica nisu zamjenjive kad je riječ o pomorskom prijevozu vučenog tereta te da su luke Marseille i Toulon samo djelomično zamjenjive u tom pogledu.

(226) Na temelju izvješća društva Gecodia francuska tijela zaključila su da 80 % povijesne potražnje za prijevozom vučenog tereta između Marseillea i Korzike 2019. čine korisnici prijevoza vučenog tereta koji smatraju da luka Toulon ne može zamijeniti luku Marseille, dok preostalih 20 % čine korisnici koji smatraju da Toulon jest alternativa luci Marseille.

(227) Francuska tijela objasnila su da procjena od 80 % proizlazi iz izjava koje su Strukovno udruženje prijevoznika Korzike i društvo Corsica Linea dali u okviru provjere tržišta provedene 2020. Konkretnije, to udruženje (na koje otpada [20 – 50] % količine vučenog tereta u lm prevezenog između Korzike i kopna) i društvo Corsica Linea naveli su da 84 % (prema udruženju) odnosno 85 % (prema društvu Corsica Linea) vučenog tereta potječe iz ili se prevozi u departman Bouches-du-Rhône (čija je glavna matična luka Marseille).

(228) Nakon što su utvrdila procijenjenu posebnu potražnju za prijevozom vučenog tereta u luci Marseille, francuska tijela kvantificirala su tu potražnju za naredne godine. Kvantitativna potražnja za prijevozom vučenog tereta skupine korisnika koji ne razmatraju nikakve alternative luci Marseille (tj. 80 % potražnje za pomorskim prijevozom između Marseillea i Korzike procijenjene za razdoblje 2023. – 2030.) prikazana je u tablici 18.

Tablica 18

Potražnja za prijevozom vučenog tereta po pomorskim linijama (u lm) iz Marseillea zabilježena u razdoblju 2018. – 2020. i procijenjena za razdoblje 2023. – 2030.

	2018.	2019.	2020.	2023.*	2025.*	2030.*
Ajaccio	116 797	113 958	95 040	99 848	104 493	117 076
Bastia	172 671	166 125	120 047	145 555	152 328	170 670
Porto-Vecchio	36 082	43 222	37 063	37 870	39 632	44 404
Propriano	17 489	17 992	14 294	15 764	16 498	18 484
L'Île-Rousse	24 017	26 878	22 753	23 550	24 646	27 613

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.(izvješće društva Gecodia, tablica 57 za razdoblje 2018. – 2020. i tablica 60 za 2023., 2025. i 2030.).

(229) Nadalje, budući da je u slučaju prijevoza vučenog tereta potreban i prijevoz vozača (koji pripadaju kategoriji putnika), francuska tijela utvrdila su i potražnju za prijevozom vozača. Smatrala su da je potražnja za prijevozom vozača proporcionalna količini prevezenog vučenog tereta i da je taj udio tijekom vremena bio stalan.

(230) Svoju procjenu omjera vozača i linearnih metara vučenog tereta za svaku pomorsku liniju francuska tijela temeljila su na prosječnoj vrijednosti zabilježenoj za razdoblje 2018. – 2021. Taj je omjer primijenjen na potražnju za prijevozom vučenog tereta procijenjenu za 2030. U nastavku je na temelju toga navedena potražnja za prijevozom vozača koju su utvrdila francuska tijela.

Tablica 19

Pomorski promet vozača (broj vozača) iz Marseillea zabilježen u razdoblju 2018. – 2021. i procijenjen za razdoblje 2023. – 2030.

	2018.	2019.	2020.	2021.	2023.*	2025.*	2030.*
Ajaccio	6 435	6 496	4 736	6 915	5 991	6 270	7 025
Bastia	9 934	9 423	6 303	8 022	8 733	9 140	10 240
Porto-Vecchio	2 222	2 664	2 699	2 536	2 651	2 774	3 108
Propriano	1 414	1 446	1 203	1 411	1 576	1 650	1 848
L'Île-Rousse	1 900	2 289	1 768	2 233	1 884	1 972	2 209

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 27. srpnja 2023.

3.4.3.2. Utvrđivanje kapaciteta tržišta za zadovoljavanje potražnje korisnika

(231) Nakon što su procijenila kvalitativnu i kvantitativnu potražnju različitih kategorija korisnika pomorskog prijevoza tereta između Korzike i kontinentalne Francuske, francuska tijela pokušala su utvrditi u kojoj bi mjeri ponuda na tržištu mogla zadovoljiti tu potražnju.

3.4.3.2.1. Rezultati savjetovanja s prijevoznicima

3.4.3.2.1.1. Postavljena pitanja

(232) Prijevoznici u pomorskom prometu morali su odgovoriti na ista pitanja navedena u uvodnim izjavama od 163. do 165. o usluzi prijevoza tereta koju bi pružali u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama. Konkretno, od prijevoznika u pomorskom prometu zatraženo je da ispune datoteku u Excelu i navedu zasebne informacije o količini vučenog i nevučenog tereta koji bi prevozili.

3.4.3.2.1.2. Sažetak zaprimljenih odgovora

(233) Tri prijevoznika odazvala su se na savjetovanje s prijevoznicima: Corsica Linea, La Méridionale i Corsica Ferries.

(234) Društva Corsica Linea i La Méridionale navela su da u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama ne bi nudila nikakve komercijalne usluge pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske.

(235) Društvo Corsica Ferries dostavilo je komercijalnu ponudu koju bi predložilo u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama prijevoza tereta. U prilog svojim odgovorima na upitnik društvo Corsica Ferries dostavilo je nekoliko datoteka u Excelu u kojima su navedene pojedinosti o, među ostalim, kapacitetima njegovih plovila i komercijalnoj ponudi koju bi uvelo.

(236) U odgovoru na drugo pitanje u okviru savjetovanja s prijevoznicima, u kojem se od prijevoznika tražilo da iznesu svoja stajališta o primjerenosti razlikovanja vučenog i nevučenog tereta, društvo Corsica Ferries ukazalo je na to da je sustavno razlikovanje vučenog i nevučenog tereta koje primjenjuje OTC i koje ovisi o veličini, organizaciji i odabirima svakog prijevoznika, a ne o usluzi koju pružaju brodarska društva, umjetno i nedjelotvorno. Društvo Corsica Ferries istaknulo je i da prema mišljenju francuskih tijela vučeni teret nužno podrazumijeva vozača na plovilu, dok se u području prijevoza vučenog tereta razlikuju vučeni teret s pratnjom (tj. s vozačem) i vučeni teret bez pratnje (tj. bez vozača).

(237) Društvo Corsica Ferries u svojem je odgovoru navelo da se u okviru usluge koju bi ponudilo u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama ne bi pravila razlika između ponuđenih prijevoznih kapaciteta ovisno o vrsti predviđenog tereta. Stoga su u dostavljenoj podatkovnoj datoteci u Excelu bili navedeni kumulativni kapaciteti tog društva za prijevoz tereta, tj. kapaciteti za nevučeni i vučeni teret, bez razlikovanja tih dviju vrsta tereta.

(238) Društvo Corsica Ferries također je iznijelo iste kritike navedene u uvodnoj izjavi 169.

(239) U odgovoru na četvrto pitanje društvo Corsica Ferries navelo je da bi, u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama, od 1. siječnja 2023. pružalo usluge prijevoza tereta između svih kopnenih luka (Marseille, Ajaccio, Toulon) i svih korzičkih luka osim luke Propriano. Konkretnije, nudilo bi komercijalne usluge dnevnog i noćnog prijevoza (tereta i putnika), koje bi obuhvaćale:

— svakodnevno povratno putovanje između kontinentalne Francuske (najmanje pet puta tjedno iz Toulona i dva puta tjedno iz Marseillea) i svake od luka Ajaccio i Bastia,

— dva povratna putovanja mjesečno iz Marseillea i najmanje tri povratna putovanja tjedno iz Toulona u svaku od luka Porto-Vecchio i L'Île-Rousse,

— ne bi pružalo komercijalnu uslugu prijevoza do Propriana jer je, prema mišljenju društva Corsica Ferries, ta luka zamjenjiva s lukom Ajaccio, a predložilo je da će u luku Ajaccio ploviti barem jednom dnevno iz Marseillea i Toulona,

— dodatne usluge pomorskog prijevoza između luke Nica i Korzike od srpnja do rujna.

(240) Društvo Corsica Ferries obavijestilo je francuska tijela da ima flotu od 13 plovila, koja nisu dodijeljena određenoj liniji. Navelo je i da će 15 % svojih prelazaka na svim linijama obavljati danju (polasci između 6 i 16 sati i dolasci između 14 sati i ponoći u oba smjera).

(241) Kad je riječ o kapacitetu njegovih plovila za usluge prijevoza tereta, društvo Corsica Ferries dostavilo je francuskim tijelima informacije navedene u tablici 20.

Tablica 20

Pomorski prijevoz tereta društva Corsica Ferries po pomorskim linijama (u lm) iz Marseillea i Toulona zabilježen u razdoblju 2016. – 2019. i procijenjen za razdoblje 2023. – 2028. u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama

Marseille	**Godišnji prosjek (2016. – 2019., lm)**	**Godišnji prosjek (2023. – 2028., lm)**	**Povećanje (%)**
Ajaccio	—	232 566	Nije dostupno
Bastia	—	270 297	Nije dostupno
Porto-Vecchio	—	47 371	Nije dostupno
Propriano	—	—	Nije dostupno
L'Île-Rousse	—	51 123	Nije dostupno
Ukupno Marseille	—	**601 357**	**Nije dostupno**
Toulon	**Godišnji prosjek (2016. – 2019., lm)**	**Godišnji prosjek (2023. –2028., lm)**	**%**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	—	—	Nije dostupno
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Ukupno Toulon	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Ukupno Marseille i Toulon	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Izvor: odgovor društva Corsica Ferries na ispitivanje tržišta usluga pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske (22. veljače 2022.).

(242) Društvo Corsica Ferries navelo je i da bi predložena ponuda bila valjana samo ako ne bi postojao nikakav ugovor o javnim uslugama prijevoza između Korzike i kopna.

3.4.3.2.2. Analiza tržišnog nedostatka

(243) Nakon analize (retrospektivnog i prospektivnog) kapaciteta društva Corsica Ferries u završnom izvješću zaključeno je da u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama ponuda na tržištu ne bi zadovoljila cjelokupnu potražnju korisnika za prijevozom nevučenog i vučenog tereta.

(244) *Kad je riječ o nevučenom teretu,* u izvješću društva Gecodia smatralo se da je ponuda društva Corsica Ferries u suprotnosti s određenim zaključcima iz tog izvješća jer je društvo Corsica Ferries predložilo da nevučeni teret prevozi putničko-teretnim brodovima (ro-ro putničkim brodovima) iz luke Toulon pet puta tjedno na linijama Marseille – Ajaccio i Marseille – Bastia te tri puta tjedno na linijama za sekundarne korzičke luke. Međutim, samo (i) Toulon-Brégaillon (ali ne i Toulon-Port de Commerce) ima potrebnu infrastrukturu za rukovanje nevučenim teretom i (ii) Toulon-Brégaillon može prihvatiti samo ro-ro brodove, i to najviše na jednoj liniji (uvodna izjava 210.).

(245) Osim toga, u izvješću društva Gecodia smatralo se da ponuda društva Corsica Ferries nije adekvatna za zadovoljavanje potražnje korisnika za pomorskim prijevozom nevučenog tereta jer ponuđeni broj prelazaka tjedno između Marseillea i Korzike nije dovoljan. Prema tom izvješću društvo Corsica Ferries prvotno je svoju ponudu ograničilo na dva povratna putovanja tjedno između luke Marseille i luka Ajaccio i Bastia, dok su korisnici tražili gotovo svakodnevna povratna putovanja za prijevoz svojeg nevučenog tereta. Nadalje, u izvješću društva Gecodia navedeno je da je predloženi broj prelazaka između luke Marseille i luka L'Île-Rousse i Porto-Vecchio ograničen na tri povratna putovanja mjesečno, dok korisnici imaju potrebu za pomorskim prijevozom na tjednoj osnovi. Naposljetku je u izvješću utvrđeno da društvo Corsica Ferries nije ponudilo nikakvu komercijalnu uslugu prijevoza između luke Marseille i luke Propriano unatoč tomu što korisnici imaju potrebu za pomorskim prijevozom na tjednoj osnovi.

(246) *Kad je riječ o vučenom teretu*, u izvješću društva Gecodia zbog istih se razloga kao što su oni navedeni u uvodnim izjavama 244. i 245. smatralo da je učestalost prelazaka između luke Marseille i korzičkih luka koju je predložilo društvo Corsica Ferries nedovoljna kako bi se zadovoljila potražnja za prijevozom vučenog tereta za koji se ne razmatraju alternative luci Marseille (tj. 80 % ukupnog prometa vučenog teretnog između Marseillea i Korzike). Francuska tijela istaknula su i da se, s obzirom na izjave CCI-ja Var o razini zasićenja njegove infrastrukture i o poteškoćama terminala Toulon-Port de Commerce da poveća svoj trenutačni promet vučenog tereta, ponuda društva Corsica Ferries čini nerealnom jer je u njoj predviđeno i povećanje njegova kapaciteta iz Toulona.

3.4.3.3. Zaključak o postojanju potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza tereta

(247) Na temelju prethodno navedenog francuska tijela zaključila su da postoji potreba za javnom uslugom pomorskog prijevoza vučenog i nevučenog tereta koja odgovara potražnji za prijevozom između Marseillea i svake od pet korzičkih luka procijenjenoj za razdoblje od 2023. do 2030., kako je prikazano u tablici 21.

Tablica 21

Potreba za javnom uslugom pomorskog prijevoza tereta (u lm) iz Marseillea procijenjena za razdoblje 2023. – 2030.

	Nevučeni teret (lm godišnje)		Vučeni teret – područje Marseillea (nije zamjenjivo) (lm godišnje)		Ukupni teret (lm godišnje)	
	2023.	2030.	2023.	2030.	2023.	2030.
Ajaccio	565 647	663 246	99 848	117 076	**665 495**	**780 322**
Bastia	738 269	865 653	145 555	170 670	**883 824**	**1 036 323**
Porto-Vecchio	170 619	200 059	37 870	44 404	**208 489**	**244 463**
Propriano	59 317	69 552	15 764	18 484	**75 081**	**88 036**
L'Île-Rousse	93 345	109 451	23 550	27 613	**116 895**	**137 064**
Ukupno	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

3.5. **Nužnost i proporcionalnost ugovora o javnim uslugama**

(248) Budući da su utvrdila postojanje nekoliko potreba za javnom uslugom u području pomorskog prijevoza tereta i putnika, francuska tijela pokušala su utvrditi potreban pravni instrument i odgovarajuće obveze pružanja javne usluge za zadovoljavanje tih potreba koji najmanje utječu na temeljne slobode pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta (uvodna izjava 92.).

3.5.1. *Nužnost i proporcionalnost ugovora o javnim uslugama*

(249) Francuska tijela prvo su ispitala mogućnost jačanja sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. (uvodna izjava 62.) za linije ili korisnike za koje je utvrđena potreba za javnom uslugom pomorskog prijevoza. Međutim, smatrala su da taj pristup ima nekoliko ograničenja.

(250) *Prvo*, francuska tijela zauzela su stajalište da se sustavom obveza pružanja javne usluge iz 2019. ne nadoknađuje nedostatak privatne ponude za zadovoljavanje utvrđene potražnje. Smatrala su da je u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama ponuda prijevoza iz luke Marseille koju je u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. predložilo društvo Corsica Ferries već neadekvatna za zadovoljavanje svih potreba koje je utvrdila Francuska (odjeljci 3.4.2.3. i 3.4.3.3.) te da stoga jačanje sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. ne bi imalo učinka.

(251) *Drugo*, francuska tijela utvrdila su da su vremena polazaka i dolazaka plovila koja prometuju između kontinentalne Francuske i Korzike važne značajke potražnje za pomorskim prijevozom tereta i putnika (uvodne izjave 112., 190., 191. i 208.). Francuska smatra da se Uredbom o kabotaži državama članicama ne dopušta da u okviru sustava obveza pružanja javne usluge odrede vremena polazaka i dolazaka. U skladu s člankom 4. stavkom 2. te uredbe pri uvođenju obveza pružanja javne usluge države članice ograničene su na zahtjeve koji se odnose na luke koje će se opsluživati, redovitost, kontinuitet, učestalost, kapacitet za pružanje usluge, visine naknada koje će se naplaćivati i posadu plovila.

(252) *Naposljetku*, francuska tijela smatrala su da bi takav sustav, ako bi uključivao naknadu, onemogućio CdC-u da nadzire troškove povezane s javnom uslugom s obzirom na to da zbog neizvjesnog broja obavljenih prelazaka ne bi mogao procijeniti te troškove (koji se nadoknađuju nakon pružanja usluge).

(253) Zbog svih tih razloga francuska tijela smatrala su da se sklapanje ugovora o javnim uslugama čini nužnim za određivanje odgovarajućih zahtjeva za javnu uslugu pomorskog prijevoza kojom bi se zadovoljile potrebe za javnom uslugom utvrđene za svaku pomorsku liniju između luke Marseille i korzičkih luka.

3.5.2. *Nužnost i proporcionalnost obveza pružanja javne usluge određenih u kontekstu ugovora o javnim uslugama*

(254) Francuska tijela smatrala su da je za utvrđene potrebe za javnom uslugom potrebno sklopiti ugovore o javnim uslugama u kojima se određuju obveze pružanja javne usluge navedene u nastavku.

(255) *Prvo*, francuska tijela odlučila su dodijeliti ugovor o javnim uslugama za svaku pomorsku liniju obuhvaćenu utvrđenom potrebom za javnom uslugom. Svaki ugovor o javnim uslugama morao je uključivati obvezu pružanja usluga pomorskog prijevoza vučenog i nevučenog tereta te prijevoza putnika (vozača i putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga) između luke Marseille i svake od korzičkih luka, bez međuzaustavljanja. Osim toga, ugovor o javnim uslugama za liniju Marseille – L'Île-Rousse morao je uključivati i obvezu prijevoza opasnih tvari (jer je L'Île-Rousse jedina korzička luka ovlaštena za primanje tih tvari), dok je za liniju Marseille – Propriano morao uključivati obvezu prijevoza putnika rezidenata i nerezidenata te putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga i vozača. Francuska tijela objasnila su da te obveze proizlaze isključivo iz tržišnih nedostataka utvrđenih u okviru savjetovanja s prijevoznicima.

(256) *Drugo*, francuska tijela smatrala su da je potrebno u svakom ugovoru o javnim uslugama utvrditi konkretne vozne redove, s večernjim polascima do/iz korzičkih luka te ranim jutarnjim dolascima na Korziku ili u Marseille. Ti bi vozni redovi bili potpuno u skladu s potražnjom korisnika utvrđenom u okviru savjetovanja s korisnicima (putnici/teret) i zaključcima iz izvješća društva Gecodia o organizaciji logističkog lanca između Korzike i kontinentalne Francuske (uvodna izjava 208.). Te su obveze prikazane u tablici 22 za svaku liniju.

Tablica 22

Obveze u pogledu voznih redova za teretni i putnički promet u oba smjera iz ugovora o javnim uslugama (Marseille – Korzika i Korzika – Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Vrijeme polaska	Između 18:30 i 20 sati				
Vrijeme dolaska (sljedeći dan)	Između 6 i 8 sati	Između 6 i 8 sati	Između 7 i 8 sati	Između 7 i 8 sati	Između 6 i 8 sati

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 28. lipnja 2023.

(257) *Treće*, francuska tijela smatrala su da je potrebno odrediti obveze u pogledu učestalosti kako bi se osigurale redovitost usluga u skladu s utvrđenim potrebama (uvodne izjave 112. i 208.) i dovoljna fleksibilnost u pružanju javne usluge s obzirom na znatne fluktuacije u potražnji. Francuska tijela smatrala su da bi ugovori o javnim uslugama trebali sadržavati tri obveze u pogledu učestalosti za svaku predmetnu pomorsku liniju:

— obvezu minimalnog broja povratnih putovanja tjedno,

— obvezu minimalnog broja povratnih putovanja godišnje,

— obvezu dodatnih povratnih putovanja u određenim slučajevima i za određene pomorske linije, unutar granica utvrđenih u ugovorima o javnim uslugama.

(258) Te obveze u pogledu učestalosti za svaki ugovor o javnim uslugama navedene su u tablici 23. Za pomorske linije luka Bastia i Ajaccio zahtijeva se osjetno veća učestalost jer znatan udio putničkog i teretnog prometa prema Korzici otpada na te dvije luke (uvodne izjave 54., 55. i 59.).

Tablica 23

Obveze u pogledu učestalosti teretnog i putničkog prometa iz ugovora o javnim uslugama

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimalni broj povratnih putovanja tjedno izvan sezone ([1]) (osnovni promet)	6	6	2 – 3	2 – 3	3
Minimalni broj povratnih putovanja tjedno u sezoni ([2]) (osnovni promet)	7	7	3	3	3
Minimalni broj povratnih putovanja godišnje (osnovni promet)	365	365	156	156	156
Broj dodatnih povratnih putovanja godišnje	10	30	—	—	10

([1]) Definira se kao razdoblje od studenog do ožujka.
([2]) Definira se kao razdoblje od travnja do listopada.
Izvor: primjedbe francuskih tijela od 28. lipnja 2023.

(259) Sljedeći primjer pokazuje kako te obveze u pogledu učestalosti funkcioniraju. Kao što je prikazano u tablici 23, na liniji Marseille – Ajaccio koncesionar je dužan obaviti šest povratnih putovanja tjedno izvan sezone i sedam u sezoni. Minimalni broj povratnih putovanja tjedno stoga podrazumijeva 130 povratnih putovanja izvan sezone i 214 povratnih putovanja u sezoni, što ukupno čini 344 povratna putovanja. Prijevoznik je dužan obaviti 365 povratnih putovanja godišnje, a razlika između potrebnih 365 povratnih putovanja godišnje i potrebna 344 povratna putovanja na tjednoj osnovi je broj povratnih putovanja (19) koje prijevoznik mora obaviti tijekom godine (uz minimalni broj potrebnih povratnih putovanja tjedno), ali ih može slobodno rasporediti na dane u godini koje želi. Međutim, posebnost tih 19 povratnih putovanja jest to da se njihov raspored može promijeniti na zahtjev francuskih tijela („**povratna putovanja s promjenjivim rasporedom**"). Do promjene rasporeda može doći, na primjer, ako tijela utvrde da bi na određeni dan potražnja bila vrlo niska i da bi bilo primjereno odgoditi uslugu za drugi dan. Ta povratna putovanja s promjenjivim rasporedom stoga karakterizira fleksibilnost koja francuskim tijelima omogućuje da ponudu javnih usluga prilagode fluktuacijama u potražnji ili nepredviđenim događajima.

(260) Drugim riječima, francuska tijela utvrdila su minimalan broj povratnih putovanja koja se godišnje moraju obaviti kako bi se zadovoljila kvantitativna i kvalitativna potreba za javnom uslugom (prijevoza putnika i tereta), uključujući obvezu prijevoznika da obavi (i) minimalni broj fiksnih povratnih putovanja tjedno kako bi se zajamčila redovitost usluga pomorskog prijevoza i (ii) povratna putovanja s promjenjivim rasporedom kako bi se postigla fleksibilnost usluga radi zadovoljavanja potrebe za javnom uslugom.

(261) Osim toga, francuska tijela smatrala su da je za upotpunjavanje sustava potrebno uvesti obveze u pogledu dodatnih povratnih putovanja za određene pomorske linije. Ta povratna putovanja odgovaraju broju povratnih putovanja koja se mogu obaviti povrh minimalnog broja povratnih putovanja godišnje. Svrha je dodatnih povratnih putovanja odgovoriti na iznimno povećanje prometa. Organizirala bi se isključivo na zahtjev francuskih tijela ako utvrde da je potražnja za prijevozom tereta (i to samo tereta jer se dodatna povratna putovanja ne odnose na putnike) na određeni dan premašila maksimalni kapacitet plovila stavljenih na raspolaganje tog dana. Stoga je svrha dodatnih povratnih putovanja spriječiti ostavljanje robe na pristaništu koje bi dovelo do kašnjenja u isporuci na Korziku. Kako je prikazano u tablici 23, francuska tijela planirala su dodatna povratna putovanja za tri linije (Ajaccio, Bastia i L'Île-Rousse) na kojima je vjerojatnost organiziranja takvih povratnih putovanja najveća.

(262) *Naposljetku*, francuska tijela smatrala su potrebnim odrediti minimalni kapacitet plovila po prelasku. Te obveze odgovaraju minimalnom kapacitetu po prelasku koji prijevoznik mora prevesti kako bi zadovoljio dnevnu kvantitativnu potrebu za javnom uslugom koju su francuska tijela procijenila za prijevoz putnika (rezidenata i nerezidenata za pomorsku liniju Marseille – Propriano i putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga za sve linije) i tereta (vučenog i nevučenog, uključujući vozače).

(263) Francuska tijela utvrdila su minimalne kapacitete u smislu broja putnika po prelasku na temelju predviđene godišnje potražnje koja se očekuje 2030. za svaku kategoriju putnika i liniju (tablice 14 i 19), uzimajući u obzir potreban broj prelazaka godišnje (tablica 23). Osim toga, kad je riječ o prijevozu putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga i vozača, francuska tijela smatrala su da se putovanje odvija svaki dan osim vikendom za glavne luke Ajaccio i Bastia te tri dana tjedno za ostale korzičke luke. Dobiveni rezultat (broj putnika po prelasku) prikazan je u tablici 24.

Tablica 24

Obveze u pogledu minimalnog kapaciteta za prijevoz putnika iz ugovora o javnim uslugama

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Ukupno
Putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga po prelasku (osnovni promet)	4	5	1	1	2	**13**
Vozači po prelasku (osnovni promet)	14	19	10	4	7	**54**
Putnici (osim putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga i vozača) po prelasku (osnovni promet)	—	—	—	186	—	**186**

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 28. lipnja i 28. srpnja 2023.

(264) Naposljetku, kako bi utvrdila potražnju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga po prelasku (uključujući osobe u pratnji), smatrala su da se putovanje odvija svaki dan osim vikendom za glavne luke Ajaccio i Bastia te tri dana tjedno za ostale korzičke luke. Odabrana razina prilagođena je zaokruživanjem. Dobiveni rezultat (broj putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga po prelasku i pomorskoj liniji) prikazan je u tablici 25.

Tablica 25

Procijenjena potražnja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga i osoba u njihovoj pratnji koji putuju brodom između Korzike i Marseillea (putnici po prelasku)

	2023. – 2030.
Ajaccio	4
Bastia	5
Porto-Vecchio	1
Propriano	1
L'Île-Rousse	2

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 27. srpnja 2023.

(265) U nastavku je opisano kako su francuska tijela utvrdila minimalni kapacitet za prijevoz *tereta* po prelasku.

(266) Kako bi izračunala potrebne tjedne kapacitete za prijevoz tereta, francuska tijela kao referentnu vrijednost uzela su tjednu potrebu za javnom uslugom prijevoza tereta procijenjenu za srpanj 2030. (što je vrijeme najveće utvrđene potrebe za javnom uslugom u razdoblju obuhvaćenom predmetnim mjerama). Kad je riječ o linijama do Ajaccija i Bastije, francuska tijela pretpostavila su da se 90 % prijevoza tereta odvija radnim danima, dok se za linije do ostale tri korzičke luke ta brojka povećava na 100 %. Kombiniranjem potrebne tjedne količine tereta s minimalnim brojem propisanih povratnih putovanja tjedno (tj. šest povratnih putovanja tjedno u zimskom razdoblju na linijama Marseille – Ajaccio i Marseille – Bastia te tri povratna putovanja tjedno do ostalih luka) francuska tijela dobila su potreban minimalni kapacitet u smislu količine tereta po prelasku, kako je naveden u tablici 26.

Tablica 26

Obveze u pogledu minimalnog kapaciteta za prijevoz tereta iz ugovora o javnim uslugama

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Minimalna količina tereta (lm) po prelasku (osnovni promet)	1 470	1 860	1 040	520	700

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 28. lipnja i 28. srpnja 2023.

3.6. **Postupak dodjele ugovora o javnim uslugama**

3.6.1. *Odluka br. 22/050 od 28. travnja 2022.*

(267) Nakon utvrđivanja potrebe za javnom uslugom i s obzirom na to da je potrebno koristiti ugovor o javnim uslugama kako bi se ta potreba na adekvatan način zadovoljila, CdC je 28. travnja 2022. pokrenuo postupak javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama.

(268) U ovom je slučaju Odlukom Skupštine Korzike br. 22/050 od 28. travnja 2022. CdC odlučio koristiti ugovore o javnim uslugama koji se dodjeljuju po linijama za pružanje usluga pomorskog prijevoza tereta (uključujući opasne tvari) i putnika između luke Marseille i luka Ajaccio (grupa 1), Bastia (grupa 2), Porto-Vecchio (grupa 3), Propriano (grupa 4) i L'Île-Rousse (grupa 5) u trajanju od sedam godina (uz mogućnost maksimalnih dodatnih 12 mjeseci, tj. najviše osam godina) od 1. siječnja 2023. do 31. prosinca 2030.

(269) Područje primjene ugovora o javnim uslugama uključivalo je sve obveze pružanja javne usluge utvrđene u odjeljku 3.5.2. ove Odluke.

(270) Člankom 2.4. pravila nadmetanja ([128]) propisano je da su „minimalne značajke svakog ugovora sljedeće: najviše cijene prijevoza za rezidente Korzike i robu, kapacitet plovila, vozni redovi i učestalost usluga, trajanje ugovora, najveći iznos financijske naknade koju plaća OTC".

(271) Člankom 9.2. pravila nadmetanja propisano je da će se „svaka ponuda ispitati na temelju kriterija za utvrđivanje najbolje ponude s obzirom na ukupnu gospodarsku korist za [CdC]. Kad je riječ o konzorcijima, ti će se kapaciteti ocjenjivati na razini konzorcija u cjelini.

Kriteriji	Analiza prema kriteriju	Ponder
Kriterij 1: tehnička vrijednost ponude		60 %
Potkriterij 1	Tehnička kvaliteta plovila: prikladnost flote koju je predložio kandidat s obzirom na sljedeće: — prikaz flote (broj, dodjela, certifikacija i nadzor brodova, klasifikacija, država zastave, usklađenost s različitim kodeksima i konvencijama). Moraju se navesti svi ugovori o zakupu, — prikladnost za uvjete na moru i uvjete plovidbe te za ograničenja luke (godina isporuke, vrsta, broj mostova i motora, snaga jedinice, brzina, brzina u sigurnom načinu rada).	20 %

([128]) Pravila nadmetanja bila su dio dokumentacije za javni poziv za podnošenje ponuda objavljen 6. svibnja 2022. (uvodna izjava 272.).

Kriteriji	Analiza prema kriteriju	Ponder
Potkriterij 2	Učestalost i vozni redovi: prikladnost flote kandidata za učestalost putovanja i vozne redove s obzirom na specifikacije u Prilogu 1.: — minimalna učestalost (putnici, vozači, teret), — dodatna povratna putovanja, — vremena polazaka i dolazaka.	15 %
Potkriterij 3	Prilagodba flote potrebama korisnika (linearni metri tereta, duljina, visina, čvrstoća mosta, broj utičnica za spremnike s kontroliranom temperaturom za sve linije te broj kabina i sjedala), kabine i dizala za osobe smanjene pokretljivosti.	15 %
Potkriterij 4	Kvaliteta usluga za poslovne i privatne korisnike: — usluge za korisnike (ugostiteljske usluge, hotelske usluge, prostori za razonodu, uvjeti za osobe smanjene pokretljivosti i općenito za osobe koje putuju zbog zdravstvenih razloga, usluga informacija za korisnike itd.), — usluge povezane s teretom (obrada i upravljanje, komunikacija), — sigurnost na plovilima flote (sigurnosne upute, hitni slučajevi), — kontinuitet javne usluge (uključujući socijalnu uslugu utemeljenu na solidarnosti [[1]]): plan informiranja u slučaju poremećaja, upravljanje pritužbama, mehanizmi naknade itd.).	10 %
Kriterij 2: iznos financijske naknade i pouzdanost poslovnog plana		30 %
Potkriterij 1: ukupni iznos financijske naknade	Ovaj potkriterij analizira se s obzirom na ukupan iznos financijske naknade koju je kandidat predložio za pružanje usluge tijekom trajanja ugovora. Ta je naknada podijeljena na komponentu operativnih troškova, komponentu troškova ulaganja i komponentu troškova goriva.	20 %
Potkriterij 2: pouzdanost privremenog poslovnog plana kandidata	Usklađenost troškova i prihoda prikazanih u predviđenom računu dobiti i gubitka (Prilog 9. nacrtu ugovora) s operativnim pretpostavkama koje je koristio kandidat, a koje će objasniti u financijskom izvještaju.	10 %
Kriterij 3: društveno odgovorno poslovanje Predstavit će se mjere i obveze koje je kandidat preuzeo, kao i sredstva za njihovo praćenje u smislu društveno odgovornog poslovanja: uspješnost u području etičkih, socijalnih i okolišnih pitanja.		10 %”

[1] Socijalna usluga utemeljena na solidarnosti odnosi se na liniju do Bastije te je u članku 25.3. ugovora o javnim uslugama za tu liniju definirana kao jamstvo „*pomorskog prijevoza do 1 300 linearnih metara robe dnevno*” po jednom prelasku (primjedbe francuskih tijela od 7. lipnja 2022.).

3.6.2. *Postupak dodjele*

(272) Javni poziv za podnošenje ponuda objavljen je 6. svibnja 2022., ([129]) a rok za zaprimanje zahtjeva i ponuda bio je 25. srpnja 2022.

(273) Društvo Corsica Ferries uputilo je CdC-u prije isteka roka za podnošenje ponuda više pitanja tražeći pojašnjenje nekoliko točaka pravila nadmetanja. Budući da CdC nije odgovorio ili nije u potpunosti odgovorio na njegova pitanja, društvo Corsica Ferries podnijelo je sucu Upravnog suda u Bastiji zahtjev za predugovornu pravnu zaštitu radi poništenja postupka dodjele ugovora o javnim uslugama jer je CdC povrijedio obveze objave i provedbe postupka javne nabave koje ima kao javni naručitelj ([130]).

(274) U Rješenju br. 2200797 od 20. srpnja 2022. sudac privremene pravne zaštite pri Upravnom sudu u Bastiji smatrao je, za veći dio zahtjeva, da poteškoće koje je istaknulo društvo Corsica Ferries nisu u nadležnosti suda. Kad je riječ o preostalom dijelu, sudac je odbacio povrede koje je istaknulo društvo Corsica Ferries uz obrazloženje da su, prema mišljenju suca, zainteresirani kandidati mogli podnijeti ponudu koja je u skladu sa svim tehničkim zahtjevima utvrđenima u natječajnoj dokumentaciji. Društvo Corsica Ferries zatim je Državnom vijeću podnijelo žalbu protiv predmetne presude. U presudi od 25. studenog 2022. Državno vijeće proglasilo je žalbu nedopuštenom (Société Corsica Ferries, br. 466415).

(275) Društvo Corsica Ferries u konačnici je odlučilo da neće sudjelovati u postupku javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama, prije svega zbog toga što je smatralo da ne posjeduje plovila koja ispunjavaju sve tehničke zahtjeve koje je CdC utvrdio za ugovore o javnim uslugama.

(276) CdC je zaprimio sljedeća tri zahtjeva:

— zahtjev konzorcija Corsica Linea – La Méridionale za grupu 1,

— zahtjev društva Corsica Linea za grupe 2, 3, 4 i 5,

— zahtjev društva La Méridionale za grupe 3 i 4.

(277) Odbor za delegiranje javnih usluga otvorio je ponude 26. srpnja 2022. Na temelju mišljenja tog odbora od 2. kolovoza 2022. trima kandidatima bilo je dopušteno da podnesu ponude. Nakon što je analizirao njihove ponude, odbor je 31. kolovoza 2022. preporučio otvaranje pregovaračkog postupka s tim kandidatima.

(278) Prema navodima Francuske, CdC je s kandidatima proveo pregovore kako slijedi:

— prvi krug pregovora održan je 6. i 7. rujna 2022., nakon čega se od kandidata zatražilo da sveobuhvatno poboljšaju financijske aspekte svojih ponuda,

— drugi krug održan je 4., 5. i 6. listopada 2022., nakon čega se od kandidata zatražilo da utvrde dodatne načine optimizacije financijskih aspekata,

— treći krug održan je 18. i 19. listopada 2022., a cilj mu je bio konsolidirati financijsku ponudu kandidata i pregledati njihove prijedloge za izmjenu ugovora,

— četvrti krug održan je 7. studenog 2022., a cilj mu je bio finalizirati nacrt ugovora i konsolidirati financijski napredak kako bi kandidati mogli podnijeti konačne ponude,

— kandidati su 10. studenog 2022. podnijeli konačne ponude.

([129]) Obavijest br. 22-63447 u Službenom oglasniku javne nabave (BOAMP) objavljena 6. svibnja 2022., https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22, i na portalu TED pod referentnim brojem 2022/S 089-246001 istog datuma, https://ted.europa.eu/hr/notice/-/detail/246001-2022.

([130]) Društvo Corsica Ferries konkretno je tvrdilo da natječajna dokumentacija sadržava brojne netočnosti i proturječnosti u pogledu trajanja ugovora o javnim uslugama, prirode ulaganja koja treba provesti budući koncesionar i točnih svojstava plovila koja trebaju namijeniti kandidati. Kritiziralo je i nepredvidljivost te gospodarsku neuravnoteženost povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja, zbog kojih je potrebno bez opravdanja mobilizirati dva do tri plovila po liniji. Naposljetku, tvrdilo je da su kriteriji za odabir ponuda neprecizni i irelevantni.

(279) Odbor za delegiranje javnih usluga nadležan za podnošenje konačnih ponuda sastao se 23. studenog 2022.

3.6.3. *Odluka br. 22/188 od 20. prosinca 2022.*

(280) Odlukom br. 22/188 od 20. prosinca 2022. Skupština Korzike odobrila je odabir konzorcija Corsica Linea – La Méridionale za grupu 1, društva Corsica Linea za grupe 2, 4 i 5 te društva La Méridionale za grupu 3. U tablici 27 navedeni su iznosi financijske naknade po grupi.

Tablica 27

Ukupni iznos financijske naknade po grupi iz ugovora o javnim uslugama (u milijunima EUR)

Korzičke luke	Financijska naknada za razdoblje 2023. – 2030.	Godišnja financijska naknada (prosjek)
Grupa 1: Ajaccio	245,9	30,7
Grupa 2: Bastia	251,1	31,4
Grupa 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Grupa 4: Propriano	122,6	15,3
Grupa 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Ukupno	**853,6**	**106,6**

Izvor: prijava francuskih tijela od 27. prosinca 2022.

3.7. **Relevantne odredbe ugovora o javnim uslugama**

(281) Svrha je ovog odjeljka opisati ugovorne klauzule ugovora o javnim uslugama. Te su klauzule općenito zajedničke za svih pet ugovora o javnim uslugama.

3.7.1. *Odredbe o obvezama pružanja javne usluge i njihovu trajanju*

3.7.1.1. Sadržaj obveza pružanja javne usluge

(282) U člancima 1. i 2. svih pet ugovora o javnim uslugama navodi se da je u okviru teritorijalnog kontinuiteta između korzičkih luka i luke Marseille koncesionaru povjereno izvršavanje obveza pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa koje se odnose na:

— prijevoz tereta (uključujući opasne tvari na liniji do L'Île-Roussea) u obliku nevučenog i vučenog tereta, i

— prijevoz (i) putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga ([131]), (ii) putnika koji putuju kao vozači vučenog tereta i (iii) samo na liniji između Marseillea i Propriana, putnika rezidenata i nerezidenata Korzike.

(283) Člankom 1. propisuje se i da je svaka usluga prijevoza tereta ili putnika koju pruža koncesionar, a koja nije dio usluge od općeg gospodarskog interesa, dio „komercijalne usluge ili usluge koja nije usluga od općeg gospodarskog interesa".

(284) U članku 4. navodi se da ugovor i njegovi prilozi (i, na temelju članka 1., sve njihove izmjene) čine ugovorne dokumente koji su obvezujući za stranke. U slučaju proturječnosti ugovor ima prednost u odnosu na priloge.

([131]) U članku 26.1. ugovora o javnim uslugama navodi se da su to rezidenti Korzike koji putuju zbog zdravstvenih razloga.

3.7.1.2. Načini izvršavanja obveza pružanja javne usluge

(285) U Prilogu 1. svim ugovorima o javnim uslugama detaljno su navedene značajke povezanih pomorskih usluga. Opisane su u odjeljku 3.5.2. ove Odluke.

(286) U članku 17. ugovora o javnim uslugama navodi se da, kad je riječ o prijevozu robe i pri svakom prelasku, koncesionar ne smije ostaviti prikolice na pristaništu, osim ako to zatraži prijevoznik ili ako je kapacitet broda iznimno zasićen, kako bi se zadovoljila potražnja poslovnih korisnika i zajamčio teritorijalni kontinuitet. U toj se odredbi dodaje da, „kako bi optimizirao organizaciju prometa, javni naručitelj može promijeniti raspored povratnih putovanja u skladu s ukupnim godišnjim brojem povratnih putovanja iz Priloga 1. ugovoru. Promjena rasporeda provest će se u okviru tehničkog odbora iz članka 10.2." (vidjeti i uvodnu izjavu 290.).

(287) Člankom 18. ugovora za linije do Ajaccija, Bastije i L'Île-Roussea propisuje se da, „s obzirom na potrebu za pružanjem javne usluge, javni naručitelj može od koncesionara zatražiti dodatna povratna putovanja na *ad hoc* osnovi, a maksimalni broj i uvjeti tih putovanja utvrđeni su u Prilogu 1. Obavljanje tih dodatnih povratnih putovanja ispitat će tehnički odbor iz članka 10.2." Prema mišljenju francuskih tijela, u praksi će se ta povratna putovanja organizirati samo ako francuska tijela na tjednom sastanku tehničkog odbora utvrde da su kapaciteti plovila potpuno iskorišteni i da postoji dodatna potražnja za najmanje 40 prikolica. Nakon sastanka tehničkog odbora koncesionar će dopisom formalizirati svoje prijedloge za dodatna povratna putovanja u skladu s potrebom koju je izrazio javni naručitelj te će poštom dobiti potvrdu o svim dogovorenim dodatnim povratnim putovanjima. Procjenjuje se da je minimalni rok u kojem javni naručitelj treba obavijestiti ugovaratelja „tjedan dana" radi što boljeg usklađivanja s obrascima preuzetih obveza; francuska tijela navode da se u praksi u pravilu zna barem 15 dana unaprijed kolika je potražnja za prijevozom tereta.

(288) U članku 20. ugovora o javnim uslugama navodi se da koncesionar može, ako to prihvati javni naručitelj, zamijeniti jedno plovilo drugim plovilom koje je koncesionar stavio na raspolaganje za izvršenje ugovora, konkretno pod uvjetom da je zamjensko plovilo u skladu s odredbama Priloga 1.

(289) Člankom 22. ugovora o javnim uslugama propisuje se da plovila koja se koriste za izvršenje ugovora te usluge koje pruža koncesionar moraju biti u skladu sa standardima dostupnosti osobama smanjene pokretljivosti. Uvjeti prihvata tih osoba utvrđeni su u Prilogu 5. ugovorima o javnim uslugama.

3.7.1.3. Praćenje usklađenosti s obvezama pružanja javne usluge

(290) Člankom 10.2. ugovora o javnim uslugama propisuje se da se tehnički odbor za praćenje, sastavljen od, među ostalim, predstavnika OTC-a, koncesionara, upravitelja lučke infrastrukture i prijevoznika tereta, sastaje svaki tjedan kako bi pratio pružanje usluge i sve eventualno potrebne prilagodbe.

(291) Člankom 11.1. ugovora o javnim uslugama propisuje se da će u slučaju više sile ili nepredviđenih događaja stranke surađivati kako bi utvrdile mjere za ponovnu uspostavu gospodarske ravnoteže ugovora o javnim uslugama.

3.7.1.4. Trajanje ugovora o javnim uslugama

(292) U članku 3. ugovora o javnim uslugama navodi se da ugovor stupa na snagu 1. siječnja 2023. i istječe 31. prosinca 2029. Dodaje se da se stranke mogu dogovoriti o mogućem produljenju za najviše 12 mjeseci, posebno ako se nakon isteka ugovora ne dodijeli novi ugovor o koncesiji. Prema tome, ugovor može trajati najdulje osam godina.

3.7.2. *Odredbe o naknadi dodijeljenoj korisnicima ugovora o javnim uslugama*

3.7.2.1. Opći parametri

(293) Člankom 30. ugovora o javnim uslugama utvrđuju se opća načela o naknadi za obveze pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa. Konkretno, navodi se sljedeće:

— koncesionar prima naknadu iz prihoda ostvarenih pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa i snosi s time povezane troškove. Ovlašten je nuditi usluge pomorskog prijevoza tereta ili putnika na komercijalnoj osnovi ako su ispunjeni uvjeti za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa. Koncesionar zadržava prihode od pružanja komercijalne usluge,

— maksimalna financijska naknada koju OTC plaća koncesionaru za njegove obveze pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa ne smije premašiti iznos koji je potreban za pokrivanje neto troškova pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa, uzimajući u obzir razumnu dobit (u skladu s pravilima Okvira Europske unije za državne potpore u obliku naknade za javne usluge [132] („**Okvir za usluge od općeg gospodarskog interesa**")),

— financijska naknada izračunava se prema metodologiji raspodjele troškova i predstavlja razliku između očekivanih troškova i prihoda koncesionara povezanih s pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa (kako je utvrđeno u Prilogu 9. ugovorima o javnim uslugama, koji sadržava predviđeni račun dobiti i gubitka koncesionara), podložno odredbama članaka 35.1., 37.1. i 40. o provjeri eventualne prekomjerne naknade,

— troškovi usluge od općeg gospodarskog interesa koji se uzimaju u obzir pri izračunu naknade uključuju sve izravne troškove potrebne za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa i odgovarajući doprinos neizravnim troškovima koji su zajednički usluzi od općeg gospodarskog interesa i komercijalnim djelatnostima,

— procijenjeni troškovi i prihodi temelje se na uvjerljivim parametrima koji se mogu promatrati,

— u internoj računovodstvenoj dokumentaciji koncesionara troškovi i prihodi povezani s uslugom od općeg gospodarskog interesa moraju se prikazati odvojeno od troškova i prihoda koji se odnose na druge usluge. Primjena troškovnog računovodstva i ključeva za raspodjelu nužna je za utvrđivanje:

  — troškova koji se odnose na djelatnost povezanu s uslugom od općeg gospodarskog interesa i troškova koji se odnose na komercijalnu djelatnost,

  — raščlambe na djelatnosti prijevoza tereta i djelatnosti putnika na predmetnim linijama u okviru djelatnosti povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa jer zbog prirode prometa nije isključeno korištenje ro-ro putničkih brodova.

(294) Člankom 31. ugovora o javnim uslugama propisuje se da se gospodarska ravnoteža svake linije mora navesti u Prilogu 9. koji dostavlja koncesionar, a na temelju kojeg se utvrđuje predviđeno izvršenje ugovora o javnim uslugama, na rizik koncesionara.

3.7.2.2. Parametri koji se odnose na prihode i troškove povezane s pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa

3.7.2.2.1. Prihodi

(295) Člankom 32. ugovora o javnim uslugama propisuje se da koncesionar izravno prima sve prihode ostvarene pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa, a posebno:

— prihode od prijevoza robe u skladu s cjenikom utvrđenim u članku 33.2. ugovora o javnim uslugama,

[132] Komunikacija Komisije – Okvir Europske unije za državne potpore u obliku naknade za javne usluge (2011.) (SL C 8, 11.1.2012., str. 15.).

— prihode od prijevoza rezidenata Korzike koji putuju zbog zdravstvenih razloga u skladu s cjenikom utvrđenim u članku 33.3. ugovora o javnim uslugama ([133]),

— dodatne prihode od, među ostalim, posebnih usluga koje koncesionar na vlastitu inicijativu pruža vozačima tereta ili rezidentima Korzike koji putuju zbog zdravstvenih razloga (ugostiteljstvo, prtljaga, igre itd.).

(296) Nadalje, člankom 32. ugovora o javnim uslugama propisuje se i da koncesionar u razdoblju 2023. – 2028. višak poslovnih rezultata koji nisu povezani s uslugom od općeg gospodarskog interesa u odnosu na Prilog 9. mora prioritetno koristiti za financiranje ulaganja u tehnička rješenja za smanjenje emisija stakleničkih plinova i, općenitije, za ostvarivanje ciljeva poboljšanja kvalitete usluge od općeg gospodarskog interesa iz perspektive okoliša, kako je propisano člankom 11.2. ugovora o javnim uslugama. Viškovi koji se ne iskoriste u određenoj financijskoj godini kapitalizirat će se do provedbe ulaganja ili do isteka ugovora. Neiskorišteni viškovi u cijelosti će se vratiti javnom naručitelju nakon redovnog ili prijevremenog isteka ugovora. Korištenje tih viškova preispitat će okolišni, gospodarski i pravni odbor iz članka 10.1. ugovora o javnim uslugama.

(297) U članku 33.2. ugovora o javnim uslugama navodi se da je cjenik za prijevoz tereta u okviru usluge od općeg gospodarskog interesa naveden u Prilogu 8., u kojem se utvrđuju cijene prijevoza navedene u nastavku i propisuje da je, kad je riječ o vučenom teretu, prelazak prvog vozača uključen u cjenik.

Tablica 28

Najviše cijene prijevoza robe na temelju ugovora o javnim uslugama

Za jedno putovanje	Cijene prijevoza tereta (u eurima, bez poreza)
Linearni metar kotrljajućeg ili konvencionalnog tereta	40
Linearni metar „izvoza” ili „sirovine”	20
Linearni metar „izvoza +”	15
Druga vrsta tereta	Koncesionar slobodno određuje cijenu prijevoza u skladu sa sustavom obveza pružanja javne usluge iz 2 019.

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 28. lipnja 2023.

(298) Člankom 33.3. ugovora o javnim uslugama propisuje se da cjenik za prijevoz rezidenata Korzike u okviru usluge od općeg gospodarskog interesa proizlazi iz primjene sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. Osim toga, koncesionar slobodno određuje cijene prijevoza za putnike nerezidente Korzike u okviru usluge od općeg gospodarskog interesa, no one ne smiju premašivati najviše cijene prijevoza predviđene tim sustavom.

([133]) Međutim, u svojim primjedbama od 28. srpnja 2023. francuska tijela navela su, kako je navedeno, da su na liniji do Propriana u opseg javne usluge uključeni i rezidenti i nerezidenti Korzike. Prema tome, ugovaratelj prima i prihode od usluga povezanih s prijevozom tih putnika. Osim toga, ugovaratelj prima i prihode od usluga povezanih s prijevozom vozača vučenog tereta.

Tablica 29

Cijene prijevoza putnika na temelju ugovora o javnim uslugama

Jedno putovanje po osobi (ili jedinici)	Najviše cijene prijevoza za rezidente Korzike (u eurima, bez poreza)		Cijene prijevoza za nerezidente Korzike
Putnik	Odrasla osoba Dijete	35 20	Koncesionar slobodno određuje cijene prijevoza (koje, međutim, ne smiju premašivati najviše cijene prijevoza utvrđene u Odluci br. 19/128) ([1]).
Smještaj	Vanjska kabina Unutarnja kabina Stolica	51 46 7	
Vozilo	4,5 m ili manje Od 4,5 m do 5 m Veće od 5 m	46 51 56	

([1]) Vidjeti bilješku 138.
Izvor: primjedbe francuskih tijela od 28. lipnja 2023.

3.7.2.2.2. Troškovi i financijska naknada

(299) Člankom 34.1. ugovora o javnim uslugama propisuje se da koncesionar snosi sve operativne troškove koji nisu povezani s gorivom (uključujući troškove osoblja, lučkih pristojbi, hrane za prodaju) i da se na te operativne troškove primjenjuje marža kako je utvrđeno u Prilogu 9.

(300) Člankom 34.2. ugovora o javnim uslugama propisuje se da se troškovi ulaganja povezani s plovilima utvrđuju na temelju flote koju je koncesionar dodijelio za prometovanje na linijama koje su obuhvaćene ugovorima o javnim uslugama.

(301) Člankom 35.1. ugovora o javnim uslugama propisuje se da se financijska naknada za poslovanje i ulaganja koju OTC godišnje isplaćuje koncesionaru sastoji od dvije komponente:

— komponente operativnih troškova, koja odgovara operativnim troškovima koji proizlaze iz pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa (isključujući troškove goriva i ulaganja) umanjenima za prihode ostvarene pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa iz članka 31. i Priloga 9. U okviru komponente operativnih troškova u obzir se uzima povećanje učinkovitosti koje koncesionar očekuje tijekom trajanja ugovora. U praksi mehanizam učinkovitosti osigurava da se iznos komponente operativnih troškova izračunava tako da se povećanje troškova koje proizlazi iz stvarne inflacije ne nadoknađuje u potpunosti,

— komponente troškova ulaganja, koja odgovara izdacima za amortizaciju i/ili najam i/ili troškovima zakupa plovila dodijeljenog za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa, kako je izračunano u Prilogu 9.

(302) U članku 35.3. ugovora o javnim uslugama propisuje se da se Prilog 9. ažurira svake godine kako bi se uzele u obzir promjene koje proizlaze iz stvarne inflacije te se opisuje metoda za izračun tog ažuriranja, uzimajući posebno u obzir povećanje učinkovitosti.

(303) Člankom 36.2. ugovora o javnim uslugama propisuje se da troškovi goriva potrebnog za pružanje usluga pomorskog prijevoza (isključujući dodatna povratna putovanja) podliježu mehanizmu zaštite od rizika povezanih s gorivom u razdoblju od najviše 24 mjeseca. Nakon tog razdoblja koncesionar će biti odgovoran za pregovore o novom ugovoru o zaštiti od rizika tako što će zatražiti najmanje tri ponude. Koncesionar će poslati ponude javnom naručitelju i navesti kojeg pružatelja usluga želi angažirati. Odstupajući od navedenog, nakon isteka prvotnog ugovora o zaštiti od rizika povezanih s gorivom OTC može donijeti odluku o uvođenju mehanizma podjele troškova goriva (pod uvjetima iz članka 11.1. ugovora o javnim uslugama). Taj će se mehanizam koristiti umjesto novog ugovora o zaštiti od rizika koji koncesionar treba sklopiti. Osim toga, razlike u troškovima goriva ne uzimaju se u obzir u cjenicima. Jedinični trošak goriva uključen u predviđeni račun dobiti i gubitka (Prilog 9.) za odgovarajuće razdoblje i povezani mehanizam opisani su u Prilogu 10.

(304) Člankom 37.1. ugovora o javnim uslugama propisuje se da OTC svake godine koncesionaru plaća financijsku naknadu za troškove goriva povezane s pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa. Maksimalna financijska naknada za troškove goriva povezane s pružanjem usluga od općeg gospodarskog interesa utvrđena je u Prilogu 9.

(305) Člankom 38.1. ugovora o javnim uslugama propisuje se maksimalna paušalna naknada za dodatna povratna putovanja. Ta se naknada sastoji od tri komponente:

— komponente operativnih troškova, koja odgovara operativnim troškovima koji proizlaze iz obavljenog dodatnog povratnog putovanja (isključujući naknade za gorivo) umanjenima za prihode ostvarene dodatnim povratnim putovanjem. U okviru te komponente uzimaju se u obzir operativni troškovi i prihodi koji proizlaze iz pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa, uzimajući u obzir razumnu dobit iz Priloga 9.,

— komponente troškova ulaganja, koja odgovara izdacima za amortizaciju i/ili najam i/ili troškovima zakupa plovila koje se koristi za obavljanje dodatnih povratnih putovanja (kako je izračunano u Prilogu 9.),

— komponente troškova goriva, koja odgovara troškovima goriva koje snosi koncesionar za obavljanje dodatnog povratnog putovanja (iznos komponente troškova goriva utvrđen je u Prilogu 9. za 2023. i prilagodit će se za sljedeće godine u skladu s cijenom goriva).

(306) Osim toga, u članku 38.1. ugovora o javnim uslugama navodi se da je naknada za dodatno povratno putovanje, ako je obavljeno, (i) očekivani iznos naknade po povratnom putovanju naveden u Prilogu 9. (predviđeni račun dobiti i gubitka) i (ii) iznos koji proizlazi iz ažuriranog računa dobiti i gubitka i uključuje stvarne neto troškove nastale pri obavljanju dodatnog povratnog putovanja te je dio godišnjeg izvješća koje ugovaratelji podnose OTC-u (iz članka 46. ugovora o javnim uslugama), ovisno o tome koji je iznos manji.

3.7.2.3. Parametri koji se odnose na raspodjelu troškova povezanih s pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa

(307) Člancima 35.1. i 37.1. ugovora o javnim uslugama propisuje se i da se, ako koncesionar koristi plovila za obavljanje komercijalnih djelatnosti koje nisu dio usluge od općeg gospodarskog interesa, ključ za raspodjelu iz Priloga 9. koristi za utvrđivanje obveze vođenja troškovnog računovodstva i određivanje iznosa paušalne financijske naknade. Taj ključ za raspodjelu fiksan je za razdoblje trajanja ugovora i obvezujući za stranke.

(308) Prema informacijama koje su dostavila francuska tijela ([134]), troškovi se raspodjeljuju na uslugu od općeg gospodarskog interesa i komercijalnu uslugu (što je ponuditeljima predstavljeno u okviru postupka javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama) na temelju sljedećih načela, koja je, prema mišljenju Francuske, Komisija već priznala u prethodnim predmetima ([135]):

— troškovi izravno povezani s prijevozom putnika ili tereta raspodjeljuju se na uslugu od općeg gospodarskog interesa na temelju broja putnika ili količine tereta (u lm) koje su koncesionari dužni zajamčiti u skladu s obvezama u pogledu kapaciteta utvrđenima u ugovorima o javnim uslugama,

— zajednički troškovi (troškovi osoblja, održavanja, goriva, zakupa broda, amortizacija itd.), koji čine većinu operativnih troškova koncesionara, raspodjeljuju se na uslugu od općeg gospodarskog interesa razmjerno kapacitetu (izraženom u m^3 obujma) rezerviranom na plovilu za djelatnosti povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa ([136]).

([134]) Primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023.

([135]) Odluka Komisije 2011/98/EZ od 28. listopada 2009. o državnoj potpori C 16/08 (ex NN 105/05 i NN 35/07) koju je provela Ujedinjena Kraljevina Velike Britanije i Sjeverne Irske – Subvencije društvima CalMac i NorthLink za usluge pomorskog prijevoza u Škotskoj (SL L 45, 18.2.2011., str. 33., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj) i Odluka Nadzornog tijela EFTA-e br. 070/17/COL od 29. ožujka 2017. o obalnom sporazumu za Hurtigruten Maritime Services za razdoblje 2012. – 2019. (Norveška) [2018/887] (SL L 158, 21.6.2018., str. 19., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Kako bi se procijenio iznos *ex ante* naknade, troškovi će se raspodijeliti na temelju rezerviranog kapaciteta. Stvarno iskorišteni kapacitet utvrdit će se na temelju *ex post* provjera. To znači da će se iznos naknade na odgovarajući način smanjiti ako je kapacitet koji je rezerviran za uslugu od općeg gospodarskog interesa korišten za prijevoz koji nije povezan s tom uslugom. Međutim, ako kapacitet za uslugu od općeg gospodarskog interesa ostane neiskorišten, prijevoznik će ipak primiti naknadu za stavljanje kapaciteta na raspolaganje.

(309) Kako je navedeno u tablici 30, u okviru ugovora o javnim uslugama koncesionari su djelatnostima povezanima s uslugom od općeg gospodarskog interesa u prosjeku pripisali [60 – 75] % operativnih troškova, uz iznimku ugovora o javnim uslugama koji se odnosi na liniju Marseille – Propriano, gdje je 100 % troškova raspodijeljeno na uslugu od općeg gospodarskog interesa.

Tablica 30

Udio troškova raspodijeljenih na uslugu od općeg gospodarskog interesa u ugovorima o javnim uslugama

Troškovi	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Posada ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Osoblje na kopnu ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Komercijalni troškovi – putnici ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Komercijalni troškovi – automobili ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Komercijalni troškovi – teret ([2])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Rukovanje ([2]) ([5])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Lučke pristojbe ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Upravljanje putnicima ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Hrana (za prodaju) ([1])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Hrana za posadu ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Zalihe za opskrbu ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Komunikacija ([4])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Osiguranje ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
IT[3]	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Carine i porezi ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Strukturni troškovi društva koje je nositelj koncesije ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Održavanje i servisiranje ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Troškovi stavljanja plovila na raspolaganje ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Troškovi zakupa plovila ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Troškovi goriva ([3])	[…] %	[…] %	[…] %	100 %	[…] %
Ponderirani prosjek	[…] %	[…] %	[…] %	**100 %**	[…] %

([1]) Troškovi izravno povezani s prijevozom putnika.
([2]) Troškovi izravno povezani s prijevozom tereta.
([3]) Zajednički troškovi.
([4]) Troškovi izravno povezani s komercijalnom uslugom (osim linije Marseille – Propriano).
([5]) Troškovi rukovanja odgovaraju troškovima lučkih radnika odgovornih za rukovanje prikolicama pri polasku i dolasku tijekom zaustavljanja. Ti se troškovi zbog svoje prirode u cijelosti raspodjeljuju na djelatnost prijevoza tereta.

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 28. lipnja 2023.

3.7.2.4. Parametri za izračun razumne dobiti

(310) Člankom 39. ugovora o javnim uslugama propisano je da se razumna dobit utvrđuje u skladu s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa i odgovara sljedećem omjeru (izračunanom u Prilogu 9. ugovorima o javnim uslugama): tekuća dobit od usluge od općeg gospodarskog interesa prije poreza i kamata / promet od usluge od općeg gospodarskog interesa (uključujući financijsku naknadu koju je primio ugovaratelj). Razumna dobit za svaku liniju ne smije biti veća od 2,13 % za vrijeme trajanja ugovora, osim ako je revizija te stope opravdana rezultatima dodatne neovisne studije, koja će se provesti u slučaju poremećaja na tržištu.

(311) Stopa od 2,13 % proizlazi iz financijskih ponuda koje su dostavila društva Corsica Linea i La Méridionale i u kojima je na temelju predviđenih računa dobiti i gubitka za sve linije procijenjena operativna marža za djelatnosti povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa od 0,69 % (grupa 4: Propriano) do 2,13 % (grupa 3: Porto-Vecchio). Osim toga, francuska tijela dostavila su Komisiji rezultate vanjske studije koju je naručila Francuska ([137]) i u kojoj je na temelju uzorka brodarskih društava usporedivih s društvima Corsica Linea i La Méridionale ([138]) procijenjena referentna operativna marža od 7,8 %.

3.7.2.5. Parametri za praćenje nepostojanja prekomjerne naknade

(312) Člankom 7. ugovora o javnim uslugama propisana je obveza javnog naručitelja (tj. OTC-a i CdC-a) da provjerava dovodi li iznos naknade isplaćene koncesionaru na temelju ugovora do prekomjerne naknade te da naloži koncesionaru da vrati eventualnu prekomjernu naknadu, uvećanu za zatezne kamate, u skladu s člancima 35.1., 37.1. i 40.

(313) U skladu s člankom 46. ugovora o javnim uslugama koncesionar mora OTC-u u svojem godišnjem izvješću dostaviti račun dobiti i gubitka u istom formatu kao i predviđeni račun dobiti i gubitka. Usporedbi predviđenih i završnih računa mora biti priloženo objašnjenje utvrđenih razlika. Koncesionar mora vratiti stvarno plaćenu naknadu ako analiza koju je proveo OTC pokaže da je veća od naknade potrebne za pokrivanje neto troškova obveza pružanja javne usluge, uzimajući u obzir razumnu dobit, u skladu s člancima 35.1., 37.1., 39. i 40. ugovora o javnim uslugama.

(314) Člancima 35.1., 37.1. i 40. ugovora o javnim uslugama propisuje se da će radi sprečavanja rizika od prekomjerne naknade OTC svake godine provjeriti izračun naknade na temelju godišnjeg izvješća o uslugama kako bi ocijenio svaku razliku između izračuna utemeljenog na ključu za raspodjelu iz Priloga 9. i izračuna utemeljenog na ključu za raspodjelu koji bi proizišao iz stvarnog poslovanja (stvarni troškovi i prihodi, stvarne aktivnosti plovila itd.). Ako se izračun koji proizlazi iz stvarnog poslovanja razlikuje od izračuna navedenog u predviđenom računu dobiti i gubitka (Prilog 9.), koncesionar može zadržati polovinu viška isplaćene naknade do maksimalnog iznosa od 5 % naknade, a višak, uvećan za zatezne kamate, vratit će se OTC-u u skladu s aranžmanima koje odredi OTC. U svakom slučaju, naknada ne smije premašiti iznos koji proizlazi iz Priloga 9.

(315) U člancima 35.2. i 37.2. ugovora o javnim uslugama navodi se da se, ako ne dođe do prelaska, bez obzira na uzrok, naknada umanjuje za uštede koje je zbog nepružanja usluge od općeg gospodarskog interesa koncesionar ostvario na troškovima poslovanja i ulaganja i troškovima goriva. Iznos umanjenja ne može biti negativan.

(316) Povećanja troškova prvotno utvrđenih u predviđenom računu dobiti i gubitka, koji čini Prilog 9., snosi koncesionar ako je to povećanje rezultat zamjene plovila predviđene člankom 20. ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 288.). Ako zamjena dovede do smanjenja tih troškova, javni naručitelj i koncesionar izvršit će potrebne financijske prilagodbe nakon podnošenja godišnjeg izvješća iz članka 46. ugovora o javnim uslugama.

([137]) Primjedbe francuskih tijela od 5. travnja 2023. („Referentna vrijednost profitabilnosti pomorskog prijevoza dobivena u okviru postupka dodjele ugovora o javnim uslugama pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske”, OTC, 20. studenog 2022.).

([138]) Uzorak se sastoji od sljedećih društava: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink i Viking Line. Ako su podaci bili dostupni, komparativnom studijom obuhvaćeno je razdoblje 2017. – 2019.

(317) U članku 38. ugovora o javnim uslugama dodaje se da koncesionar u svojem godišnjem izvješću „mora navesti stvarni trošak svakog dodatnog povratnog putovanja koji odgovara razlici između stvarnih troškova i prihoda tog povratnog putovanja. Javni naručitelj platit će naknadu koja se naziva stvarna naknada za prelazak ‚i' te odgovara minimalnom iznosu između stvarnog troška tog dodatnog povratnog putovanja i maksimalne naknade po dodatnom povratnom putovanju u razdoblju u kojem je prelazak obavljen".

3.8. **Pritužba društva Corsica Ferries**

(318) Društvo Corsica Ferries podnijelo je Komisiji 23. ožujka 2023. pritužbu protiv mjera odobrenih društvima La Méridionale i Corsica Linea.

(319) Društvo Corsica Ferries tvrdilo je u svojoj pritužbi da predmetne mjere čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. U pritužbi se posebno ističe činjenica da se predmetnim mjerama dodjeljuje prednost tim društvima jer ne ispunjavaju nijedan od četiri kriterija utvrđena u sudskoj praksi proizašloj iz presude Altmark ([139]). Društvo Corsica Ferries tvrdilo je i da su mjere nespojive s unutarnjim tržištem jer se njima krše odredbe Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([140]) o dodjeli ugovorâ o koncesiji („**Direktiva o koncesijama**") „u vezi s člancima 49. i 56. UFEU-a".

(320) Dopisima od 13. listopada i 20. prosinca 2023. društvo Corsica Ferries dostavilo je dodatne informacije o pritužbi koje, prema njegovu mišljenju, dokazuju da ne postoji potreba za javnom uslugom i da su obveze pružanja usluge koje su određene u okviru ugovora o javnim uslugama neproporcionalne. Te dodatne informacije, zajedno s pritužbom od 23. ožujka 2023., u ovoj se Odluci nazivaju „**pritužba**".

(321) U dopisu od 13. listopada 2023. upućuje se na informacije o prelascima koje je društvo Corsica Linea obavilo izvan i u okviru ugovora o javnim uslugama u ljeto 2023.

(322) U svojem dopisu od 20. prosinca 2023. društvo Corsica Ferries dostavilo je rezultate studije od 14. prosinca 2023., koju je naručilo od grupe Berkeley Research Group („**studija BRG-a 1**").

(323) U studiji BRG-a 1 navodi se da je njezina svrha ocijeniti je li primjereno da se u područje primjene ugovora o javnim uslugama za linije do Ajaccija i Bastije uključi potreba za javnom uslugom prijevoza više od 12 putnika po prelasku. U toj se studiji razmatra samo potreba za prijevozom vozača koju je procijenila Francuska, isključujući sve druge potrebe za javnom uslugom koje je utvrdila Francuska.

(324) Nadalje, u studiji BRG-a 1 navodi se da se, s obzirom na to da francuska tijela nisu dostavila informacije o procjeni potrebe za javnom uslugom u kontekstu ugovora o javnim uslugama, ta studija temeljila na izvješćima i studijama o prethodnim ugovorima o javnim uslugama kako bi se rekonstruirala metodologija koju je, čini se, primijenila Francuska.

(325) U svojim primjedbama dostavljenima Komisiji u okviru službenog istražnog postupka društvo Corsica Ferries uglavnom je ponovilo sadržaj pritužbe. Sadržaj pritužbe stoga je naveden u odjeljku u kojem se iznose te primjedbe (odjeljak 5.1.).

3.9. **Razlozi za pokretanje službenog istražnog postupka**

(326) *Prvo*, Komisija je preliminarno smatrala da ugovori o javnim uslugama čine državnu potporu u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a.

(327) Komisija je smatrala da je ugovorima o javnim uslugama koncesionarima dodijeljena, među ostalim, prednost koju ne bi ostvarili u uobičajenim tržišnim uvjetima. Konkretnije, predmetni ugovori o javnim uslugama nisu ispunjavali sve kriterije utvrđene u sudskoj praksi proizašloj iz presude Altmark za isključenje te prednosti.

([139]) Presuda Suda od 24. srpnja 2003., Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovorâ o koncesiji (SL L 94, 28.3.2014., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Prije svega, Komisija je izrazila sumnje u to da ugovori o javnim uslugama ispunjavaju stvarnu potrebu za javnom uslugom pomorskog prijevoza vučenog tereta (prvi kriterij iz presude Altmark).

(329) Komisija je smatrala da francuska tijela nisu *a priori* dovoljno dokazala da su luke Marseille i Toulon samo djelomično zamjenjive u pogledu pomorskog prijevoza vučenog tereta (uvodne izjave od 310. do 312. odluke o pokretanju postupka).

(330) Komisija je navela da su se francuska tijela pri kvantifikaciji te djelomične zamjenjivosti oslonila isključivo na opće izjave sudionika na tržištu (uvodna izjava 227.). Komisija je u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u tu procjenu jer francuska tijela nisu provjerila osnovne podatke na kojima se temelji. Zatražila je od francuskih tijela da dostave uvjerljivije dokaze kojima bi opravdala procjenu te konkretne potražnje nekih korisnika pomorskog prijevoza vučenog tereta za lukom Marseille.

(331) Nadalje, Komisija je izrazila sumnje u proporcionalnost i nužnost određenih obveza pružanja javne usluge koje su određene ugovorima o javnim uslugama za zadovoljavanje utvrđenih potreba za javnom uslugom (uvodne izjave od 337. do 340. odluke o pokretanju postupka). Smatrala je da se minimalni kapacitet za prijevoz (vučenog i nevučenog) tereta koji zahtijevaju francuska tijela i obveza korisnika mjera da obave minimalni broj povratnih putovanja godišnje ne čine dovoljno opravdanima s obzirom na potrebe za javnom uslugom utvrđene u izvješću društva Gecodia. Komisija je izrazila bojazan da bi zbog tih obveza koncesionari mogli nuditi kapacitet za prijevoz tereta koji je znatno veći od kvantitativne potrebe za javnom uslugom.

(332) Nadalje, preliminarno stajalište Komisije bilo je da mjere ne ispunjavaju četvrti kriterij iz presude Altmark. Smatrala je da postupak dodjele ugovora o javnim uslugama koji su provela francuska tijela nije bio dovoljno konkurentan i stoga nije zajamčeno da naknada koja je dodijeljena korisnicima ugovora o javnim uslugama predstavlja najmanji trošak za zajednicu. Osim toga, prema njezinu mišljenju, iznos te naknade nije utvrđen u odnosu na troškove koje bi prosječan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji raspolaže odgovarajućim resursima snosio pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge koje su mu dodijeljene.

(333) Komisija je preliminarno smatrala i da su mjere pripisive državi te da se financiraju državnim sredstvima. Mjere su također selektivne u korist korisnika, prepreka su trgovini unutar EU-a te se njima narušava tržišno natjecanje na liberaliziranom tržištu.

(334) *Drugo*, Komisija je navela da francuska tijela nisu dostavila dostatne dokaze o spojivosti ugovora o javnim uslugama s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa. Osim sumnji koje je izrazila u pogledu područja primjene ugovora o javnim uslugama, Komisija je dovela u pitanje i usklađenost postupka dodjele ugovora o javnim uslugama s pravom EU-a o koncesijama.

4. **PRIMJEDBE FRANCUSKE**

(335) Francuska tijela dostavila su svoje primjedbe u dopisu od 27. ožujka 2024. Primjedbe se odnose na (i) procjenu postojanja potrebe za javnom uslugom i (ii) usklađenost s Direktivom o koncesijama.

4.1. **Postojanje potrebe za javnom uslugom**

(336) U odgovoru na Komisijino preliminarno ispitivanje postojanja stvarne potrebe za javnom uslugom francuska tijela iznijela su primjedbe o pet točaka.

4.1.1. *Francuska je točno procijenila posebnu kvantitativnu potražnju korisnika prijevoza vučenog tereta za lukom Marseille*

(337) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 227., francuska tijela procijenila su da 80 % ukupne povijesne potražnje za prijevozom vučenog tereta između Marseillea i Korzike čine korisnici prijevoza vučenog tereta koji ne razmatraju nikakve alternative luci Marseille za putovanje do Korzike.

(338) S obzirom na sumnje koje je Komisija izrazila u uvodnoj izjavi 329. odluke o pokretanju postupka, francuska tijela provela su preko društva Gecodia detaljnije analize kako bi pružila kvantitativne dokaze o razini zamjenjivosti luka Marseille i Toulon kad je riječ o potražnji za pomorskim prijevozom vučenog tereta.

(339) *Prvo*, prema navodima francuskih tijela analiza lokacije sjedišta, skladišta i logističkih baza prijevoznika na koje otpada 80,8 % količine vučenog tereta prevezenog na linijama između Marseillea i Korzike pokazuje da se njihovi objekti nalaze u neposrednoj blizini luke Marseille, što opravdava njihovo davanje prednosti toj luci.

(340) *Drugo*, društvo Gecodia analiziralo je tokove vučenog tereta 122 klijenta društva Corsica Linea (koji čine 85 % njegova prometa vučenog tereta) i 62 klijenta društva La Méridionale (koji čine 78 % njegova prometa vučenog tereta). Analiza pokazuje da se 83 % (Corsica Linea) i 88 % (La Méridionale) tih tokova može povezati s logističkim bazama u blizini luke Marseille, što podrazumijeva da se prednost daje toj luci.

(341) *Treće*, društvo Gecodia analiziralo je poslovanje 32 prijevoznika vučenog tereta (od kojih neki imaju više logističkih baza u blizini Marseillea ili Toulona) između Korzike i kontinentalne Francuske koji koriste luku Marseille i/ili luku Toulon i na koje otpada oko 65 % količine vučenog tereta prevezenog između Korzike i luka Marseille i Toulon u razdoblju 2017. – 2019. i 2021. ([141])

(342) Kako bi dobila te podatke, francuska tijela poslala su brodarskim društvima zahtjev za informacije o popisu njihovih glavnih klijenata i povezanim količinama vučenog tereta (u lm). Objedinjavanjem tih podataka dobiven je reprezentativan broj glavnih prijevoznika na cijelom području Marseillea i Toulona. Kako bi što točnije povezala tokove s logističkom bazom polaska, francuska tijela upotrijebila su informacije prikupljene u razgovorima provedenima u okviru savjetovanja s korisnicima.

(343) Na tako sastavljenom popisu za svakog su klijenta navedeni lokacija logističke baze, udaljenost između logističke baze i luka Toulon i Marseille te godišnja količina vučenog tereta (u lm) prevezenog u svakoj luci u razdoblju 2017. – 2021. Za neke klijente navedena je i vrsta robe koja se prevozi (npr. prijevoz vojne opreme, kvarljivih proizvoda, građevinskog materijala ili opasnih tvari). Francuska tijela prikupila su i dodatne kvalitativne informacije koje su specifične za pojedinačne prijevoznike i relevantne za procjenu zamjenjivosti dviju luka. Na primjer, neki su korisnici naveli da su u prošlosti koristili luku Toulon zbog ograničenja kapaciteta u luci Marseille.

(344) Francuska tijela smatraju da je iz analize tih podataka vidljivo da većina prijevoznika koristi samo luku koja je najbliža njihovoj logističkoj bazi (22 od 32 prijevoznika). Analiza pokazuje da je ostalih 10 prijevoznika koristilo isključivo ili vrlo često luku Toulon iako imaju logističku bazu koja je bliža Marseilleu. Francuska tijela objasnila su da su neki prijevoznici naveli da luku Toulon koriste jer su s Toulonom povezani autocestom koja im je omogućuje da izbjegnu metropolitansko područje Marseillea (sjeverna obilaznica), dok su drugi premjestili svoju bazu/skladište iz regije Marseillea u regiju Toulona, što je dovelo do preusmjeravanja prometnih tokova u luku Toulon.

(345) Prema mišljenju francuskih tijela, analiza prikupljenih informacija pokazuje da na korisnikov odabir luke uvelike utječe cestovna blizina luke logističkoj bazi prijevoznika. Smatraju da su ograničenja ponude glavni razlog zbog kojeg korisnici čije se baze nalaze bliže Marseilleu preusmjeravanju svoj promet u Toulon.

(346) Prema mišljenju francuskih tijela, sve te informacije potvrđuju (i) da se luka za prijevoz vučenog tereta prvenstveno odabire na temelju lokacije logističkih baza prijevoznika i (ii) da se više od 80 % količine vučenog tereta koji prevoze društva ugovaratelji može povezati s logističkom bazom koja se nalazi na području Marseillea. Korisnici stoga stvarno daju prednost luci Marseille te u slučaju tih korisnika luka Marseille nije zamjenjiva s lukom Toulon.

([141]) Isključujući 2020. zbog utjecaja pandemije bolesti COVID-19 na trgovinske tokove.

4.1.2. *Obveze pružanja javne usluge povezane s minimalnom količinom tereta koji treba prevesti bile su proporcionalne u odnosu na potrebu za javnom uslugom koju je utvrdila Francuska*

(347) Francuska tijela navode da minimalni kapacitet utvrđen u ugovorima o javnim uslugama za prijevoz tereta nije neproporcionalan u odnosu na utvrđenu potrebu za javnom uslugom. Za to navode tri razloga.

(348) *Prvo*, Francuska smatra da se zbog velike promjenjivosti potražnje ne može primijeniti pristup koji se temelji na prosječnim vrijednostima prometa.

(349) Francuska tijela ističu da minimalni kapacitet po prelasku koji je naveden u ugovorima o javnim uslugama proizlazi iz (i) primjedbi iz savjetovanja s korisnicima (redovito zasićenje na određenim linijama), (ii) raspodjele potrebe za javnom uslugom na prelaske, dane i mjesece (utvrđena na temelju povijesnih podataka za 2019. i prognoza za razdoblje 2023. – 2030.) i (iii) predviđene raspodjele potrebe za javnom uslugom po mjesecima (na temelju koje se izračunavaju minimalni tjedni kapacitet i minimalni kapacitet po prelasku kako bi se na zadovoljavajući način pokrila potražnja za prijevozom). Francuska ističe i da je zadovoljavanje potrebe za javnom uslugom obvezno kako bi se spriječilo ostavljanje prikolica na pristaništu te zajamčile protočnost prometa (ne dolazi do zasićenja), kvaliteta (prijevoznici ne dobivaju kazne zbog kašnjenja i nema poremećaja u opskrbi poduzeća na Korzici) i sigurnost (roba ne ostaje na pristaništu te ne dolazi do njezine krađe ili kvarenja).

(350) Francuska tijela primijetila su s tim u vezi u okviru savjetovanja s korisnicima da se posljednjih godina korisnici prijevoza tereta suočavaju sa sve većim poteškoćama u pogledu zasićenosti kapaciteta plovila, posebno na linijama do Bastije i Ajaccija. Prema mišljenju Francuske, to zasićenje znači da se ne može na svim prelascima zadovoljiti cjelokupna potražnja prijevoznika. Francuska tijela u tom pogledu napominju da su podaci koncesionara o rezervacijama u okviru ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022. potvrdili da se roba ostavlja na pristaništu. Odbijen je utovar više od 35 % robe na liniji Marseille – Bastia te više od 20 % robe na liniji Marseille – Ajaccio.

(351) Pristup francuskih tijela stoga je osmišljen tako da uspostavljene usluge mogu zadovoljiti potražnju za prijevozom tereta na prihvatljiv i proporcionalan način.

(352) Francuska tijela naglašavaju u tom pogledu da, suprotno onomu što je navedeno u uvodnoj izjavi 338. odluke o pokretanju postupka, minimalni kapacitet potreban za svaki prelazak nije utvrđen „tako da javna usluga u svakom trenutku može odgovoriti na najveću potražnju zabilježenu u povijesnim podacima (u okviru prethodnih ugovora o javnim uslugama)”.

(353) Naprotiv, prema navodima francuskih tijela, iz informacija dostavljenih Komisiji proizlazi da zabilježeni povijesni vršni promet gotovo svaki mjesec premašuje minimalni kapacitet određen u ugovorima o javnim uslugama. Na primjer, na liniji Marseille – Bastia određen je minimalni kapacitet od 1 860 lm po prelasku. Međutim, analiza povijesnih podataka iz 2019. pokazuje da je ta količina premašena najmanje jednom mjesečno u osam mjeseci u godini, a projekcije pokazuju sustavno premašivanje tog kapaciteta 2025. Nadalje, francuska tijela objašnjavaju da je 2023., odnosno u prvoj godini provedbe ugovora o javnim uslugama, količina potrebna za minimalni kapacitet premašena najmanje jednom mjesečno, osim u prosincu.

(354) Francuska smatra da raspodjela tereta tijekom godine stoga onemogućuje utvrđivanje minimalnog kapaciteta na temelju prosječne godišnje količine koja je u studiji društva Gecodia predviđena za razdoblje 2023. – 2030. Taj bi pristup mogao dovesti do situacije u kojoj plovila redovito ne bi imala dovoljno kapaciteta za zadovoljavanje potražnje za prijevozom tereta.

(355) U tablici 31 prikazan je broj prelazaka za koje bi potražnja bila veća od prosječnog minimalnog kapaciteta 2019. i 2030. ako je taj kapacitet utvrđen na temelju prosječnih godišnjih količina predviđenih za razdoblje 2023. – 2030. u izvješću društva Gecodia. Čini se da bi na linijama između Marseillea i Ajaccija, Bastije i Porto Vecchija potražnja premašila potrebni minimalni kapacitet na svakom drugom prelasku za koji bi bila zabilježena potražnja koja premašuje potrebni minimalni kapacitet (svaki četvrti prelazak na linijama između Marseillea i Propriana i L'Île-Roussea).

Tablica 31

Broj prelazaka na kojima potražnja premašuje prosječni minimalni kapacitet utvrđen na temelju prosječne godišnje količine predviđene za razdoblje 2023. – 2030. u izvješću društva Gecodia

	Broj prelazaka godišnje planiranih u ugovorima o javnim uslugama	Prosječni minimalni kapacitet po prelasku (lm) ([1])	Broj prelazaka na kojima potražnja premašuje prosječni minimalni kapacitet			
			2019.		2030.	
			Broj prelazaka	% prelazaka na godišnjoj razini	Broj prelazaka	% prelazaka na godišnjoj razini
Bastia	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Ajaccio	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Porto-Vecchio	312	784	79	25 %	143	46 %
Propriano	312	282	79	25 %	125	40 %
L'Île-Rousse	312	439	62	20 %	112	36 %

([1]) Prosječni minimalni kapacitet po prelasku koji je predviđen za razdoblje 2023. – 2030. izračunava se tako da se godišnja potreba za javnom uslugom (tablica 21) podijeli s brojem povratnih putovanja godišnje predviđenim u ugovorima o javnim uslugama (tablica 23).

Izvor: primjedbe francuskih tijela od 4. veljače 2024.

(356) *Drugo*, Francuska smatra da je mobilizacija flote s kapacitetom koji premašuje prosječni promet zabilježen tijekom godine uobičajena tržišna praksa ([142]). Francuska tijela navode da su provela analizu organizacije flota koje pružaju usluge redovitog pomorskog prijevoza u Europi. Na Sardiniji i Balearskim otocima nominalni kapacitet plovila kreće se između 1 500 lm i 1 900 lm, što je u potpunosti u skladu s kapacitetom plovila koja prometuju na korzičkim linijama na temelju ugovora o javnim uslugama.

(357) *Treće*, prema saznanjima francuskih tijela, u zapadnom Sredozemlju ne postoje slučajevi u kojima se za isto povratno putovanje umjesto većeg plovila mobiliziraju dva manja plovila u okviru delegiranja javnih usluga ili na slobodnom tržištu.

4.1.3. *Luke Ajaccio i Propriano nisu zamjenjive*

(358) Francuska tijela smatraju da društvo Corsica Ferries u svojoj pritužbi ne iznosi nijedan ozbiljan dokaz kojim bi potkrijepilo svoju tvrdnju da su luke Propriano i Ajaccio zamjenjive. Prema mišljenju Francuske, sljedeći čimbenici pokazuju suprotno.

(359) Prije svega, sama cestovna udaljenost između te dvije luke nije dovoljan pokazatelj zamjenjivosti: uzimajući u obzir da ne postoje brze ceste i topografiju rute između Ajaccija i Propriana, putovanje cestom između te dvije luke traje gotovo 1 sat i 30 minuta te više od 2 sata u slučaju prometne gužve. Francuska u tom pogledu upućuje na podatke koje je dostavila o udaljenostima i trajanju putovanja između korzičkih luka, navedene u odjeljku 2.2.

([142]) Francuska tijela posebno upućuju na primjere ugovora o javnim uslugama sklopljenih u Italiji i Norveškoj.

(360) Osim toga, u luci Ajaccio infrastruktura je već blizu točke zasićenja i nema prostora za prihvat koji su dovoljno veliki za centralizaciju tokova tereta većih od onih predviđenih za razdoblje 2023. – 2029.

(361) U svakom slučaju, francuska tijela ističu da je cestovna infrastruktura Korzike vrlo zasićena, posebno u razdobljima vršnog opterećenja i tijekom turističke sezone, te da je smrtnost na cestama visoka na Korzici (vidjeti odjeljak 2.1.). Organiziranje javne usluge pomorskog prijevoza na način kojim bi se povećao cestovni promet bilo bi protivno obvezi CdC-a u području sigurnosti.

4.1.4. *Usluge koje nude društva Corsica Linea i La Méridionale izvan okvira ugovora o javnim uslugama u skladu su sa sustavom obveza pružanja javne usluge te se njima ne dovodi u pitanje potreba za javnom uslugom koju je utvrdila Francuska*

(362) Francuska tijela tvrde da, suprotno onomu što u svojoj pritužbi tvrdi društvo Corsica Ferries, valja razlikovati dodatna povratna putovanja, čija su načela i uvjeti utvrđeni u ugovorima o javnim uslugama, od komercijalnih prelazaka koje slobodno (izvan ugovora o javnim uslugama) nudi jedan ili drugi koncesionar u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019.

(363) Prema mišljenju Francuske, predmetni komercijalni prelasci nisu obuhvaćeni niti zabranjeni ugovorima o javnim uslugama te se njima ne dovodi u pitanje procjena Francuske u pogledu javne usluge.

(364) Francuska navodi da su komercijalni prelasci društva Corsica Linea iz luke Marseille 2023. i 2024. bili (i) sezonski prelasci koji su se nudili tijekom školskih proljetnih i ljetnih praznika i (ii) prelasci na kojima se nije prevozio teret nego samo putnici te (iii) da za njih nije isplaćena naknada jer nisu bili obuhvaćeni ugovorima o javnim uslugama. Kad je riječ o prelascima društva La Méridionale iz luke Toulon 2024., Francuska ističe (i) da su ti prelasci ponuđeni nakon promjene vlasničke strukture društva 2023., (ii) da se na njima nije prevozio teret nego samo putnici te (iii) da za njih nije isplaćena naknada jer nisu bili obuhvaćeni ugovorima o javnim uslugama.

4.1.5. *U savjetovanju s korisnicima nije bilo metodološke pristranosti*

(365) Francuska tijela smatraju da, suprotno onomu što Komisija navodi u odluci o pokretanju postupka, u javnom savjetovanju s korisnicima nije bilo metodološke pristranosti.

(366) Prije svega ističu da je savjetovanje s korisnicima javno objavljeno u lokalnim i specijaliziranim medijima (novine *Le Marin*), na internetskim stranicama CdC-a te na društvenim mrežama.

(367) Smatraju i da postavljena pitanja nisu dovela do pristranosti u korist luke Marseille.

(368) Kad je riječ o savjetovanju s korisnicima o pomorskom prijevozu putnika, cilj postavljenih pitanja bio je utvrditi moguću zamjenjivost kopnenih luka sa stajališta korisnika. U izvješću društva Gecodia također je zaključeno da su luke Marseille i Toulon zamjenjive u pogledu potražnje putnika rezidenata i nerezidenata Korzike.

(369) Kad je riječ o savjetovanju s korisnicima o pomorskom prijevozu tereta, postavljena pitanja sustavno su obuhvatila sve linije iz Marseillea *i* Toulona.

4.2. **Ugovori o javnim uslugama u skladu su s Direktivom o koncesijama**

4.2.1. *Vrijeme koje je proteklo od dodjele grupa koncesionarima do stupanja na snagu ugovora o javnim uslugama nije imalo učinak sprečavanja pristupa tržištu*

(370) Francuska tijela na početku ističu da ni Direktivom o koncesijama ni francuskim pravom nije strogo propisano trajanje razdoblja od dodjele koncesije do njezina stupanja na snagu.

(371) U svakom slučaju, smatraju da predmetno kratko razdoblje nije imalo učinak sprečavanja pristupa tržištu zbog tri razloga.

(372) *Prvo*, u početnom rasporedu koji je sastavila Francuska i koji je objavljen u pozivu za podnošenje ponuda za dodjelu ugovora o javnim uslugama od 6. svibnja 2022. predviđeno je razdoblje od dva mjeseca od dodjele tih ugovora do njihova stupanja na snagu ([143]). Prema tome, to je razdoblje bilo dulje od razdoblja utvrđenog za dodjelu ugovora o javnim uslugama u predmetu SNCM II (23 dana) ([144]).

(373) *Drugo*, nakon zaprimanja zahtjeva i ponuda 25. srpnja 2022. francuska tijela utvrdila su da su kandidati koji su podnijeli zahtjev i ponudu u propisanim rokovima bili dotadašnji koncesionari čiji su ugovori o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022. istjecali, odnosno La Méridionale i Corsica Linea. S obzirom na to da nijedan novi sudionik nije podnio zahtjev za sklapanje ugovora o javnim uslugama, razdoblje kraće od dva mjeseca (prvotno predviđeno u pozivu za podnošenje ponuda) od dodjele ugovora o javnim uslugama do početka rada nije moglo imati učinak sprečavanja pristupa tržištu.

(374) *Treće*, budući da su ugovori o javnim uslugama stupili na snagu odmah nakon isteka ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022., svi zainteresirani gospodarski subjekti odmah su pri pokretanju postupka obaviješteni o tim razdobljima u natječajnoj dokumentaciji za korisnike i prijevoznike. Stoga su svi gospodarski subjekti bili upoznati s očekivanim datumom početka primjene mjera. Osim toga, francuska tijela napominju da nakon objave poziva za podnošenje ponuda 6. svibnja 2022. nijedan potencijalni kandidat nije zatražio izmjenu rasporeda, iako je, prema njihovu mišljenju, to uobičajena praksa u dodjeli ugovora o koncesiji.

4.2.2. *Trajanje postupka dodjele nije dovelo do nejednakog postupanja prema kandidatima*

(375) Francuska tijela iznijela su primjedbe navedene u nastavku kao odgovor na sumnje koje je Komisija izrazila u uvodnoj izjavi 424. odluke o pokretanju postupka ([145]).

(376) Prvo, člankom 39. stavcima 3. i 5. Direktive o koncesijama propisan je minimalni rok za zaprimanje zahtjeva i ponuda od 30 dana od datuma slanja obavijesti o koncesiji, a taj se rok može skratiti na 25 dana ako se ponude mogu podnijeti u elektroničkom obliku. Pod uvjetom da poštuje te minimalne rokove, javni naručitelj može slobodno odrediti rokove za podnošenje zahtjeva i ponuda.

(377) Drugo, francuska tijela ističu da nakon objave poziva za podnošenje ponuda 6. svibnja 2022. nijedan potencijalni kandidati nije zatražio izmjenu rasporeda.

4.2.3. *Minimalni zahtjevi nisu izmijenjeni tijekom postupka javne nabave i potpisani ugovori o javnim uslugama ispunjavaju minimalne zahtjeve*

(378) Prvo, francuska tijela željela su pojasniti područje primjene minimalnih zahtjeva koji se u ovom slučaju primjenjuju na ugovore o javnim uslugama. Drugo, objasnila su da utvrđeni minimalni zahtjevi nisu izmijenjeni tijekom postupka javne nabave. Treće, ponovila su da potpisani ugovori o javnim uslugama ispunjavaju minimalne zahtjeve.

([143]) Dodjela ugovora o javnim uslugama prvotno je bila predviđena za 28. listopada 2022.

([144]) Presuda od 1. ožujka 2017., SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Kao podsjetnik, u uvodnoj izjavi 424. odluke o pokretanju postupka navodi se sljedeće: „[…] Komisija smatra da francuska tijela nisu pružila sva potrebna pojašnjenja na temelju koji bi se zaključilo da su ugovori o javnim uslugama u skladu s načelima jednakog postupanja, nediskriminacije i transparentnosti. Poziva sve zainteresirane strane da dostave primjedbe o tom pitanju, a posebno da pojasne predstavlja li obveza mobilizacije plovila s minimalnim kapacitetom za prijevoz putnika i kapacitetom kabina u rokovima utvrđenima u pozivu za podnošenje ponuda povredu načela jednakog postupanja.”.

4.2.3.1. Područje primjene minimalnih zahtjeva

(379) Francuska tijela navode da su u ovom slučaju minimalni zahtjevi utvrđeni u članku 2.4. pravila nadmetanja (uvodna izjava 270.). Smatraju da je sadržaj minimalnih zahtjeva bio sljedeći:

(a) „najviše cijene za rezidente Korzike i za prijevoz robe: odnosi se na cijene prijevoza navedene u kontekstu Odluke Skupštine Korzike AC br. 19-128 o izmjeni sustava obveza pružanja javne usluge pomorskog prijevoza putnika i robe između luka Marseille, Toulon, Nica i korzičkih luka;

(b) kapacitet plovila: odnosi se na nosivost plovila;

(c) vozni redovi i učestalost usluga: odnosi se na vozne redove koje su predvidjeli CdC i OT te na minimalne učestalosti koje su prijevoznicima odredili CdC i OTC;

(d) trajanje ugovora: odnosi se na trajanje ugovora o javnim uslugama iz članka 2. svakog ugovora u kojem se navodi da ‚ugovor stupa na snagu 1. siječnja 2023. i istječe 31. prosinca 2029.', uz mogućnost produljenja za najviše 12 mjeseci, posebno ako se nakon isteka ugovora ne dodijeli novi ugovor o koncesiji;

(e) najveći iznos financijske naknade koju plaća OTC: odnosi se na financijsku naknadu iz članka 2.5. pravila nadmetanja" ([146]).

(380) Nadalje, minimalni zahtjevi koji se odnose na (i) kapacitet plovila te (ii) vozne redove i učestalost usluga utvrđeni su u Prilogu 1. ugovorima o javnim uslugama.

(381) Prema navodima francuskih tijela članak 2.4. pravila nadmetanja stoga bi trebalo tumačiti s obzirom na Prilog 1. samo u odnosu na ta dva minimalna zahtjeva, pri čemu se pojašnjava sljedeće:

— minimalna učestalost odnosi se na učestalost usluga,

— vozni redovi odnose se na vozne redove koje je predvidjela Francuska, podrazumijevajući da kandidati mogu slobodno predložiti vremena polazaka i dolazaka pod uvjetom da poštuju vremenske okvire koje je odredila Francuska,

— minimalni kapacitet za prijevoz putnika i tereta odnosi se na nosivost plovila.

(382) Francuska tijela stoga zaključuju da samo pet elemenata navedenih u članku 2.4. pravila nadmetanja, od kojih su dva navedena u Prilogu 1., čini minimalne zahtjeve iz članka 37. Direktive o koncesijama, isključujući sve druge značajke.

4.2.3.2. Prilog 1. ugovorima o javnim uslugama kao cjelina nije činio minimalni zahtjev

(383) Francuska tijela u svojim primjedbama tvrde da Prilog 1. ugovorima o javnim uslugama nije bio naveden u članku 2.4. pravila nadmetanja te stoga ne može kao cjelina činiti minimalni zahtjev. Iako su u tom prilogu utvrđene minimalne značajke koje se odnose na (i) kapacitet plovila te (ii) vozne redove i učestalost usluga, on je sadržavao i brojne tehničke zahtjeve koji nisu bili minimalni zahtjevi iz članka 2.4. pravila nadmetanja ([147]).

([146]) Primjedbe francuskih tijela od 27. ožujka 2024.

([147]) Francuska tijela navode da su to bili, među ostalim, broj povratnih putovanja godišnje, broj dodatnih povratnih putovanja i broj kabina za osobe smanjene pokretljivosti po plovilu.

(384) Francuska tijela objašnjavaju i da je u okviru postupka dodjele OTC želio osigurati poštovanje svih tehničkih zahtjeva iz Priloga 1. Zbog toga je, na primjer, OTC obvezao društvo Corsica Linea da riješi pitanje nedostatka kabine za osobe smanjene pokretljivosti na plovilu Paglia Orba ([148]).

4.2.4. *Postojanje dodatnih povratnih putovanja i povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom nije povrijedilo načelo jednakog postupanja prema kandidatima*

4.2.4.1. Dodatna povratna putovanja i povratna putovanja s promjenjivim rasporedom nisu bila minimalni zahtjev

(385) Kad je riječ o dodatnim povratnim putovanjima, francuska tijela ističu da se radi o povratnim putovanjima koja javni naručitelj može uvesti s obzirom na potrebu za pružanjem javne usluge na svakoj liniji. Prema tome, cilj im je zadovoljiti potrebu za javnom uslugom koja premašuje propisani minimalni kapacitet te spriječiti ostavljanje robe na pristaništu. Njihovo je obavljanje uređeno člankom 18. ugovora o javnim uslugama. Stoga nisu činila minimalni zahtjev u skladu s člankom 2.4. pravila nadmetanja.

(386) Kad je riječ o povratnim putovanjima s promjenjivim rasporedom, francuska tijela ističu da je njihova jedina svrha optimizirati organizaciju prometa. Njihovo je obavljanje uređeno člankom 17. ugovora o javnim uslugama. Stoga nisu činila minimalni zahtjev u skladu s člankom 2.4. pravila nadmetanja.

4.2.4.2. Prihvaćanje prijedloga kandidata u kojima se određuju datumi dodatnih povratnih putovanja i povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom nije dovelo do povrede načela jednakog postupanja prema kandidatima

(387) Francuska tijela ističu da je u skladu s člancima 17. i 18. ugovora o javnim uslugama za obavljanje dodatnih povratnih putovanja i povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom potreban sastanak tehničkog odbora iz članka 10.2. ugovora o javnim uslugama. Tehnički odbor omogućuje koncesionaru na kojeg se odnosi obavljanje tih povratnih putovanja da prijavi sve poteškoće koje bi iz njih mogle proizići. Francuska stoga smatra da postoji postupak savjetovanja između CdC-a, OTC-a i koncesionara koji koncesionaru omogućuje da prije obavljanja povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja iznese eventualne poteškoće, a posebno u pogledu plovila koja će mobilizirati.

(388) Osim toga, francuska tijela navode da je za dodatna povratna putovanja rok za obavješćivanje tjedan dana (članak 18. ugovora o javnim uslugama), što koncesionaru omogućuje da prema potrebi zadovolji dodatnu potražnju s obzirom na obrasce preuzetih obveza.

(389) Francuska tijela smatraju da iz toga proizlazi da načelo koje je prvotno utvrđeno u ugovorima o javnim uslugama nije izmijenjeno: o dodatnim povratnim putovanjima i povratnim putovanjima s promjenjivim rasporedom odlučuje OTC, a ne koncesionari. Prijedlozi koncesionara nisu ni na koji način obvezujući za OTC u obavljanju tih povratnih putovanja. Francuska s tim u vezi navodi primjer linije Marseille – Bastia, na kojoj je 2023., tijekom prve godine izvršenja ugovora o javnim uslugama, OTC odlučio izmijeniti pet dodatnih povratnih putovanja koja je predložilo društvo Corsica Linea u svojem privremenom programu tako što je tri putovanja rasporedio na druge datume, a dva otkazao jer nije bilo potrebe za prijevozom tereta na datume koje je predložilo društvo Corsica Linea.

([148]) Francuska tijela objašnjavaju da je društvo Corsica Linea u svojoj ponudi predložilo plovilo Paglia Orba, koje je imalo samo jednu kabinu za osobe smanjene pokretljivosti, umjesto dvije koliko je propisano Prilogom 1. Ipak, u fazama pregovora razgovaralo se s kandidatom o tom pitanju te se kandidat na kraju pregovora obvezao zamijeniti plovilo jednim od sedam plovila koja bi mogla biti dodijeljena za pružanje usluge ako bi s obzirom na potrebu za javnom uslugom bile potrebne dvije kabine za osobe smanjene pokretljivosti (u skladu s člankom 20. ugovora o javnim uslugama, kojim se odobrava zamjena broda tijekom izvršenja ugovora) te izvesti radove za ugradnju druge kabine za osobe smanjene pokretljivosti. Nadalje, francuska tijela ističu da je Paglia Orba zamjensko plovilo koje se koristi *ad hoc*, konkretno ako se glavno plovilo povuče iz prometa zbog tehničkih razloga (primjedbe francuskih tijela od 27. srpnja 2023.). Prema navodima Francuske, smatralo se da ti prijedlozi, koji imaju ograničeno područje primjene i ne narušavaju uvjete tržišnog natjecanja, mogu ispuniti utvrđene tehničke i funkcionalne specifikacije. Prema njezinu mišljenju ti prijedlozi ni u kojem slučaju nisu bili u suprotnosti s minimalnim zahtjevom utvrđenim u članku 2.4. pravila nadmetanja.

5. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

(390) Četiri zainteresirane strane dostavile su primjedbe u okviru službenog istražnog postupka: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale i grupa Stef.

5.1. Primjedbe društva Corsica Ferries

(391) U pododjeljcima u nastavku naveden je sadržaj primjedbi koje je društvo Corsica Ferries dostavilo u okviru službenog istražnog postupka. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 325., u tim se primjedbama uglavnom ponavlja sadržaj pritužbe. U pododjeljcima u nastavku stoga će se prema potrebi uputiti i na pritužbu.

5.1.1. *Činjenična razmatranja*

(392) Društvo Corsica Ferries uvodno iznosi dvije primjedbe na opis podataka o prijevozu vučenog tereta navedenih u odluci o pokretanju postupka ([149]).

(393) *Prvo*, smatra da se u činjeničnom opisu vučenog tereta potpuno izostavlja razlika između vučenog tereta s pratnjom i vučenog tereta bez pratnje. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, samo vučeni teret s pratnjom uključuje vozača koji se ukrcava na plovilo, a time i moguću potražnju za prijevozom putnika (uvodne izjave od 447. do 449.).

(394) *Drugo*, društvo Corsica Ferries napominje da je Komisija analizirala promjene na tržištu prijevoza tereta između Korzike i kopna na temelju povijesnih podataka za razdoblje od 2016. do 2021. Korištenjem tog razdoblja u analizi dobivaju se pokazatelji koji navode na krive zaključke o stvarnoj tržišnoj dinamici. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, 2016. je obilježio dolazak na tržište društva Corsica Linea, koje je neizravno u vlasništvu konzorcija korzičkih poduzetnika koji uključuje 15 glavnih sudionika u lancu opskrbe Korzike. Društvo Corsica Ferries tvrdi da je od 2016. svake godine bilježilo gubitak teretnog prometa u korist društva Corsica Linea ([150]). Društvo Corsica Ferries napominje da podaci za razdoblje 2013. – 2019. tako pokazuju godišnje smanjenje teretnog prometa iz luke Toulon u odnosu na luku Marseille. Smatra da to pogotovo pokazuje da društvo Corsica Linea može, s obzirom na identitet svojih dioničara, dio potražnje za prijevozom tereta preusmjeriti iz Toulona u Marseille.

5.1.2. *Neispunjavanje prvog kriterija iz presude Altmark*

5.1.2.1. Utvrđivanje potražnje korisnika

5.1.2.1.1. Metodologija koju su francuska tijela primijenila za utvrđivanje potražnje korisnika

(395) Društvo Corsica Ferries osporava Komisijinu preliminarnu ocjenu prema kojoj metodologija koju su francuska tijela primijenila za utvrđivanje postojanja potražnje korisnika nije zahvaćena očitom pogreškom u ocjeni.

(396) *Prvo*, društvo Corsica Ferries ističe da rezultati savjetovanja s korisnicima i izvješće društva Gecodia, na temelju kojih je Francuska sklopila ugovore o javnim uslugama, još nisu objavljeni niti priopćeni društvu Corsica Ferries. Društvo Corsica Ferries u tom pogledu navodi da je Odbor za pristup administrativnim dokumentima („**CADA**") iznio primjedbu da su redigiranja koja je proveo CdC bila očito prekomjerna ([151]). S obzirom na očitu netranspa-

([149]) Odjeljak 2.1.1. – Pomorski prijevoz robe.

([150]) Prema tvrdnjama društva Corsica Ferries njegov se teretni promet iz luke Toulon smanjio za 15,58 % u 2016., 7,49 % u 2017. i 6,09 % u 2018., dok se promet društva Corsica Linea povećao za 15,91 % u 2016., 16,31 % u 2017. i 3,10 % u 2018.

([151]) Društvo Corsica Ferries dostavilo je dva mišljenja CADA-e, od 15. veljače 2024. i 11. siječnja 2024., kao priloge 3. i 4. svojim primjedbama. Prilog 3. odnosi se na zahtjev za pristup izvješću društva Gecodia koji je društvo Corsica Ferries uputilo OTC-u. OTC je društvu Corsica Ferries dostavio verziju tog izvješća koja nije povjerljiva. U svojem mišljenju od 15. veljače 2024. CADA smatra da izvješće društva Gecodia sadržava određenu količinu povjerljivih informacija čije bi otkrivanje moglo ugroziti poslovnu tajnu (npr. odgovori brodarskih društava u okviru savjetovanja s prijevoznicima), ali je verzija koja nije povjerljiva i koja je poslana društvu Corsica Ferries prekomjerno redigirana. Prilog 4. odnosio se na zahtjev društva Corsica Ferries za pristup pet ugovora o javnim uslugama i njihovim prilozima, koje je od CdC-a primilo u verzijama koje nisu povjerljive. U svojem mišljenju od 11. siječnja 2024. CADA je smatrala da se redigirani sadržaj određenih dijelova ugovora o javnim uslugama (ugovorne informacije o financijskoj naknadi koju plaća OTC ako se prelazak ne obavi, odredbe o izračunu razumne dobiti) i određenih priloga (prilog o predviđenom računu dobiti i gubitka) mogao dostaviti, dok drugi nije (prilozi 1., 2., 3., 10. i 12.).

rentnost Francuske, društvu Corsica Ferries ne može se prigovoriti zbog toga što je svoje primjedbe u cijelosti ili djelomično temeljilo na studijama tržišta provedenima 2018., 2019. i 2020. te na studiji BRG-a 1.

(397) *Drugo*, društvo Corsica Ferries ističe da je na temelju prvog kriterija iz presude Altmark teret dokazivanja na državi članici. Prema tome, na francuskim je tijelima da dostave objektivne, provjerljive i dovoljno uvjerljive dokaze na temelju kojih se mogu osporiti zaključci i nalazi upravnih i europskih sudova te francuskog Tijela za tržišno natjecanje u okviru sporova koji se odnose na prethodne ugovore o javnim uslugama.

(398) Komisija stoga nije mogla, kao što je to učinila u odluci o pokretanju postupka, jednostavno odbaciti kritike društva Corsica Ferries samo zato što su se djelomično temeljile na studijama tržišta i donesenim odlukama o prethodnim ugovorima o javnim uslugama koji su bili sklopljeni za usluge pomorskog prijevoza do Korzike. Time bi povrijedila načelo dobrog upravljanja propisano člankom 41. stavkom 1. Povelje Europske unije o temeljnim pravima.

(399) *Treće*, društvo Corsica Ferries kritizira metodologiju i korištenje podataka dobivenih u okviru savjetovanja s korisnicima.

(400) To društvo prvo napominje da su se objavljeni upitnici odnosili samo na linije između Marseillea i Korzike. Stoga su nužno bili neobjektivni, što je dovelo do nepopravljive metodološke pristranosti. Jedina pitanja koja su se odnosila na druge luke osim Marseillea bila su isključivo komparativna, a cilj im je bio objasniti ispitanikov odabir linije Marseille – Korzika umjesto veze s drugom kopnenom lukom. Društvo Corsica Ferries napominje u tom pogledu da Komisija nije izvela odgovarajuće zaključke jer nije utvrdila očitu pogrešku u ocjeni unatoč tomu što je u odluci o pokretanju postupka primijetila tu moguću metodološku pristranost (uvodna izjava 283.).

(401) Društvo Corsica Ferries ističe i da su ponuđeni odgovori bili ograničavajući te su stoga usmjeravali korisnike i onemogućili su im da slobodno odgovaraju. Zaprimljeni odgovori stoga nisu mogli pomoći u utvrđivanju potrebe za javnom uslugom.

(402) Osim toga, društvo Corsica Ferries smatra da je broj zaprimljenih odgovora bio nedovoljan (987 upotrebljivih odgovora putnika od gotovo 3 milijuna putnika godišnje, 42 odgovora putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga i pet odgovora korisnika pomorskog prijevoza tereta). Kad je riječ o inicijativama francuskih tijela za izravno telefonsko savjetovanje s korisnicima pomorskog prijevoza tereta, društvo Corsica Ferries navodi da nije dostavljen niti objavljen nijedan dokument. Smatra da je bilo potrebno ispitati identitet kontaktiranih prijevoznika i pitanja koja su im postavljena.

(403) Naposljetku, društvo Corsica Ferries navelo je da su postojali dokazi o pokušaju društva Corsica Linea da manipulira upitnicima koje su francuska tijela objavila na internetu jer je to društvo svojim zaposlenicima poslalo izričite upute u kojima je (i) od njih tražilo da u velikom broju sudjeluju u savjetovanju s korisnicima i (ii) navelo odgovore koje moraju označiti ([152]). Stoga se rezultati savjetovanja s korisnicima ne mogu smatrati upotrebljivima.

5.1.2.1.2. Utvrđivanje potražnje korisnika za pomorskim prijevozom putnika

5.1.2.1.2.1. Utvrđivanje kvalitativne potražnje putnika

(404) U svojoj pritužbi društvo Corsica Ferries istaknulo je da su, kad je riječ o prijevozu putnika do Korzike, luke Marseille i Toulon posve zamjenjive sa stajališta putnika, kako su utvrdili Europska komisija ([153]), Opći sud Europske unije ([154]), francusko Tijelo za tržišno natjecanje ([155]), Žalbeni upravni sud u Marseilleu ([156]) i Upravni sud u Bastiji ([157]).

(405) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka društvo Corsica Ferries smatralo je da su francuska tijela počinila dvije pogreške u utvrđivanju potražnje putnika.

5.1.2.1.2.1.1. Luke Marseille i Toulon zamjenjive su sa stajališta putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga

(406) Društvo Corsica Ferries smatra kako zaključak da luke Toulon i Marseille nisu zamjenjive sa stajališta putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga sadržava očitu pogrešku u ocjeni zbog tri razloga.

(407) *Prvo*, društvo Corsica Ferries smatra da bi pojam „putnika koji putuje zbog zdravstvenih razloga" trebalo usko tumačiti. Prema njegovu mišljenju, francuska tijela utvrdila su da postoji posebna potražnja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga isključivo na temelju postojanja pravnog okvira kojim se uređuje pokrivanje troškova prijevoza pacijenata, koji putnicima ograničava izbor načina prijevoza.

(408) Društvo Corsica Ferries smatra da to znači da se u svrhu utvrđivanja potrebe za javnom uslugom prijevoza u obzir mora uzeti samo potražnja za prijevozom putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga i čija putovanja ispunjavaju uvjete za nadoknadu troškova u okviru sustava socijalnog osiguranja. Međutim, prema mišljenju društva Corsica Ferries, mnogo je slučajeva u kojima rezident putuje u kontinentalnu Francusku zbog zdravstvenih razloga, ali nema pravo na nadoknadu troškova svojeg putovanja. Društvo Corsica Ferries smatra da u tim slučajevima ne postoji nikakvo pravno ograničenje načina prijevoza koji će se koristiti.

([152]) Društvo Corsica Ferries dostavilo je nekoliko dokumenata u Prilogu 5. svojim primjedbama:
- anonimno rukom pisano pismo upućeno predsjedniku društva Corsica Ferries u kojem se opisuje pokušaj uprave društva Corsica Linea da od svojih zaposlenika traži da „se pretvaraju da su rezidenti" kako bi mogli sudjelovati u savjetovanju s korisnicima,
- internu komunikaciju društva Corsica Linea („ažurirani mjesečni podaci za prosinac 2021.") u kojoj se obrađuje nekoliko tema povezanih s poslovnom strategijom društva Corsica Linea, uključujući najnovije informacije o ugovorima o javnim uslugama u kojima se razmatraju vremenski okvir OTC-a za pokretanje javnih savjetovanja i poziv za podnošenje ponuda za ugovore o javnim uslugama te se navodi da je društvo Corsica Ferries Komisiji podnijelo pritužbe,
- dopis sindikalnih predstavnika upućen predsjednicima društava Corsica Linea i La Méridionale u kojem im se najavljuje štrajk protiv navodnog protivljenja francuske države i Komisije javnoj usluzi pomorskog prijevoza do Korzike u ime slobodnog kretanja usluga,
- internu e-poruku jednog zaposlenika društva Corsica Linea s internetskom poveznicom na savjetovanje s korisnicima i s „predloženim" odgovorima kojima se opravdava nastavak pružanja javne usluge.

([153]) Odluka 2013/435/EU, uvodna izjava 160.

([154]) Presuda od 1. ožujka 2017., SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, i SNCM II, *ibid.*

([155]) Mišljenje francuskog Tijela za tržišno natjecanje br. 12-A-05 od 17. veljače 2012. o pomorskom prijevozu između Korzike i kopna.

([156]) Presuda br. 17MA01582 Žalbenog upravnog suda u Marseilleu od 22. veljače 2021.

([157]) Presuda Upravnog suda u Bastiji br. 1100533 od 7. travnja 2015., SNCM.

(409) Međutim, prema mišljenju društva Corsica Ferries, francuska tijela nisu ograničila potrebu za javnom uslugom u ugovorima o javnim uslugama samo na putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga čiji su troškovi prijevoza prihvatljivi za nadoknadu u okviru sustava socijalnog osiguranja. Potrebom su obuhvaćeni i putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga općenito, iako neki od tih putnika nisu ograničeni načinom prijevoza koji će koristiti ili kopnenom lukom dolaska jer njihovi putni troškovi nisu prihvatljivi za nadoknadu u okviru sustava zdravstvenog osiguranja.

(410) *Drugo*, društvo Corsica Ferries ističe da su se francuska tijela pozvala na važeće zakonodavstvo kako bi dokazala da luke Marseille i Toulon nisu zamjenjive u pogledu potražnje putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga ([158]). Taj bi zaključak bio očito pogrešan.

(411) Društvo Corsica Ferries smatra da se, suprotno tvrdnjama francuskih tijela, nijednim pravnim ili regulatornim zahtjevom nadoknada troškova prijevoza ne uvjetuje udaljenošću između luke dolaska i centra za zdravstvenu skrb.

(412) Društvo Corsica Ferries upućuje na članak L. 322-5 CSS-a, kojim se propisuje sljedeće: „troškovi prijevoza nadoknađuju se na temelju liječničkog naloga […]. U liječničkom nalogu mora se navesti način prijevoza koji je najprikladniji s obzirom na stanje pacijenta i onemogućuje li to stanje zajednički prijevoz, što podrazumijeva zajednički prijevoz najmanje dva pacijenta. U skladu s nalogom troškovi prijevoza pokrivaju se na temelju najjeftinijeg putovanja, uzimajući u obzir uvjete prijevoza i broj prevezenih pacijenata.”

(413) Društvo Corsica Ferries smatra i da su francuska tijela pogrešno protumačila članak R. 310-10-5 CSS-a (uvodna izjava 139.). Iako se, prema mišljenju društva Corsica Ferries, tom odredbom propisuje da se nadoknada putnih troškova izračunava na temelju udaljenosti između pacijentova doma i ustanove za liječenje koju je odredio liječnik, ona se primjenjuje samo na određene vrste putovanja (odnosno na putovanja iz članka R. 322-10 stavka 1. točaka od (a) do (f) CSS-a, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 139.). Društvo Corsica Ferries smatra da to ne uključuje putovanja linijskim brodom ili zrakoplovom. Prema tome, članak R. 310-10-5 CSS-a ne odnosi se na putovanja linijskim brodom ili zrakoplovom ni na pitanje udaljenosti između pacijentove luke ili zračne luke dolaska i ustanove za liječenje.

(414) Stoga, prema mišljenju društva Corsica Ferries, iako način prijevoza (zrakoplov ili brod) doista može biti ograničen liječničkim nalogom, kao i samo mjesto liječenja, ne postoji ograničenje u pogledu luke ili zračne luke dolaska kad je riječ o prijevozu linijskim zrakoplovom ili brodom niti se luka ili zračna luka dolaska određuje liječničkim nalogom.

(415) Za razliku od toga, uvjet iz članka L. 322-5 CSS-a, prema kojem se putni troškovi nadoknađuju na temelju najjeftinijeg putovanja, primjenjuje se na sva putovanja i načine prijevoza.

(416) Društvo Corsica Ferries stoga smatra da čak i putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga i kojima je liječnik naložio pomorski prijevoz mogu slobodno odabrati liniju do Toulona ili Marseillea, pri čemu se njihov odabir mora temeljiti na cijeni, a ne na udaljenosti luke dolaska od ustanove za liječenje. Taj zaključak potvrđuju i informacije na službenom obrascu za nadoknadu troškova planiranog prijevoza koji mora ispuniti liječnik koji izdaje nalog ([159]).

(417) U svakom slučaju i kao što je navelo u svojoj pritužbi, društvo Corsica Ferries smatra da zamjenjivost luka Marseille i Toulon sa stajališta putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga potvrđuju okolnosti nakon izbijanja bolesti COVID-19, za vrijeme kojih su nacionalna tijela drastično ograničila prijevoz putnika između Korzike i kopna jer su dopuštala samo prijevoz određenih osoba (pružatelji skrbi, vojno osoblje, vatrogasci i tehničari). Društvo Corsica Ferries tvrdi da je u tom razdoblju ono bilo jedini prijevoznik koji je prevozio putnike kojima je dopušteno putovanje između Toulona i Korzike jer su koncesionari Corsica Linea i La Méridionale bili odlučili pružati samo usluge pomorskog prijevoza tereta između Marseillea i Korzike.

([158]) Odluka o pokretanju postupka, uvodna izjava 296.

([159]) Društvo Corsica Ferries dostavilo je u Prilogu 6. svojim primjedbama predložak obrasca za podnošenje zahtjeva za prethodno odobrenje prijevoza koji je jednakovrijedan liječničkom nalogu. Taj obrazac sadržava obavijest za liječnike koji izdaju naloge s informacijama o pravilima kojima se uređuje pokrivanje troškova prijevoza.

(418) *Treće*, društvo Corsica Ferries objašnjava da, budući da se zakonodavstvom o nadoknadi troškova prijevoza zbog zdravstvenih razloga putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga ne prisiljava da odaberu liniju do luke Marseille, putnike koji zbog svojih zdravstvenih potreba putuju u luku Toulon, a ne u luku Marseille, ne dovodi se u nepovoljan položaj. Društvo Corsica Ferries smatra da putnicima koji putuju zbog zdravstvenih razloga sa svojim vozilom (i čije putovanje stoga već uključuje dvanaestosatno putovanje brodom) nije važno dolaze li u Marseille ili Toulon s obzirom na to da su ta dva grada udaljena 45 minuta automobilom.

5.1.2.1.2.1.2. Luke Ajaccio i Propriano zamjenjive su sa stajališta putnika

(419) Društvo Corsica Ferries smatra da se zaključak da luke Ajaccio i Propriano nisu zamjenjive sa stajališta putnika temelji na očitoj pogrešci u ocjeni zbog tri razloga.

(420) *Prvo*, udaljenost između Ajaccija i Propriana iznosi samo 70 km, što znači da nema velike razlike za putnike koji putuju brodom sa svojim automobilom (tj. 92 % putnika prema tvrdnjama društva Corsica Ferries), neovisno o tome putuju li iz luke Ajaccio ili Propriano.

(421) *Drugo*, kad je riječ o trajanju putovanja, društvo Corsica Ferries tvrdi da je pogrešno smatrati da dvije luke ne bi mogle biti zamjenjive zbog toga što putovanje traje oko sat vremena.

(422) Društvo Corsica Ferries ističe da francuska tijela zamjenjivima smatraju luke Nica i Toulon (unatoč tomu što putovanje traje oko 1 sat i 30 minuta), kao i luke Marseille i Nica (za putnike nerezidente, unatoč tomu što putovanje traje gotovo 2 sata i 20 minuta). Isto bi se načelo trebalo primijeniti i na udaljenost između Ajaccija i Propriana.

(423) Društvo Corsica Ferries također smatra da Ajaccio i Propriano imaju zajedničko prihvatno područje, navodeći kao primjer situaciju stanovnika mjesta Grosseto-Prugna, koje je od Ajaccija udaljeno 32 km (putovanje od 40 minuta), a od Propriana 35 km (putovanje od 45 minuta).

(424) Osim toga, to društvo upućuje na pritužbu u kojoj je objasnilo da je zamjenjivost luka Ajaccio i Propriano potvrđena obvezama u pogledu učestalosti koje su određene ugovorima o javnim uslugama. Koncesionari su dužni svakodnevno prometovati na liniji između Marseillea i Ajaccija, ali su dužni obaviti samo tri povratna putovanja tjedno između Marseillea i Propriana. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, putnici koji se obično ukrcavaju u Proprianu stoga moraju putovati u Ajaccio na dane kad nema povratnog putovanja iz luke Propriano.

(425) *Naposljetku*, društvo Corsica Ferries upućuje na informacije navedene u pritužbi o postojanju pravnih presedana u kojima se utvrđuje zamjenjivost dviju luka. U pritužbi je istaknulo da su sama nacionalna tijela priznala zamjenjivost dviju luka u okviru vještačenja koje je u okviru donošenja prethodne odluke br. 17MA01582-17MA01583 od 12. veljače 2018. naložio Žalbeni upravni sud u Marseilleu kako bi utvrdio iznos naknade koju je CdC dužan isplatiti za štetu nanesenu društvu Corsica Ferries zbog nezakonitih potpora isplaćenih na temelju ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2007. – 2013. ([160])

(426) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka društvo Corsica Ferries osporava stajalište Komisije prema kojem ti presedani nisu relevantni jer nisu primjenjivi na ovaj predmet te ističe (i) da su se svi predmetni presedani odnosili na usluge pomorskog prijevoza do Korzike i slične obveze pružanja javne usluge te (ii) da su se ti presedani odnosili na nedavno razdoblje u kojem nije bilo bitnih promjena na tržištu usluga pomorskog prijevoza zbog kojih bi se zaključci iz njih mogli dovesti u pitanje.

([160]) Društvo Corsica Ferries navodi da je sudski vještak kojeg je nacionalni sud odredio za procjenu štete koju je pretrpjelo to društvo zaključio da su luke Ajaccio i Propriano zamjenjive, pri čemu to predmetne stranke (odnosno CdC i Corsica Ferries) nisu osporavale. Društvo Corsica Ferries kao Prilog 8. svojim primjedbama prilaže dopis predmetnog sudskog vještaka upućen društvu u kojem ga obavještava o statusu vještačenja. U dopisu se stranke posebno podsjeća na točke o kojima su se složile, a to je među ostalim zamjenjivost luka Propriano i Ajaccio, te se ističe da vještak očekuje da će prikupiti dnevne podatke o dodatnoj usluzi za razdoblje 2007. – 2009. (za luku Ajaccio) i 2007. – 2013. (za luku Propriano).

(427) Društvo Corsica Ferries ističe da francuska tijela nisu provela analizu zamjenjivosti korzičkih luka u okviru ugovora o javnim uslugama i da je stoga na Francuskoj da na temelju objektivnih i provjerljivih podataka dokaže da luke Ajaccio i Propriano 2023. više nisu bile zamjenjive.

5.1.2.1.2.2. Utvrđivanje kvantitativne potražnje putnika

(428) Društvo Corsica Ferries zbog dva razloga osporava način na koji su francuska tijela kvantificirala potražnju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga.

(429) *Prvo*, to društvo smatra da se pretpostavka Francuske o broju osoba u pratnji (prema kojoj svaki putnik mlađi od 19 godina i stariji od 75 godina koji putuje zbog zdravstvenih razloga sustavno ima osobu u pratnji) ne temelji na objektivnim i provjerljivim podacima. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, to bi značilo da se trećina potražnje putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga odnosi na osobe u pratnji, a ne na putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga.

(430) Ta se hipoteza prije svega temelji na pretpostavci koja nije u skladu s pravilima kojima se uređuje pokrivanje troškova putovanja zbog zdravstvenih razloga u okviru sustava zdravstvenog osiguranja. Člankom R. 322-10-7 CSS-a propisuje se da se „troškovi javnog prijevoza koje snosi osoba u pratnji osigurane osobe ili korisnika pokrivaju ako potonji zbog svojeg stanja treba pomoć treće strane ili ako je mlađi od 16 godina”.

(431) *Drugo*, društvo Corsica Ferries smatra da se čini da je stopa od 10 % za prijevoz brodom koju su primijenila francuska tijela znatno precijenjena s obzirom na jedine objektivne podatke koje su dostavila francuska tijela, a koji se temelje na uzorku od 8 000 zahtjeva za prethodno odobrenje podnesenih CPAM-u 2A (uvodna izjava 158.). Ti podaci pokazuju da se samo 4 % zahtjeva odnosi na pomorski prijevoz. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, procijenjena potražnja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga za prijevozom stoga se mora smanjiti za više od polovine stope od 10 % koju su primijenila francuska tijela, odnosno na stopu od 4 %.

5.1.2.1.3. Utvrđivanje potražnje korisnika za pomorskim prijevozom vučenog tereta ako se ne razmatra alternativa luci Marseille

5.1.2.1.3.1. Utvrđivanje kvalitativne potražnje korisnika za prijevozom vučenog tereta

(432) Društvo Corsica Ferries smatra da su francuska tijela počinila očitu pogrešku u ocjeni kad su ocijenila da su luke Toulon i Marseille samo djelomično zamjenjive.

(433) To društvo u pritužbi iznosi stajalište da su luke Toulon i Marseille u potpunosti zamjenjive kad je riječ o prijevozu vozača. Stoga za vozača koji putuje s vučnim vozilom i poluprikolicom i čija se logistička čvorišta nalaze u regiji Marseillea ili u koridoru rijeke Rhône (Miramas, Salon, Avignon) nije važno mora li ići u Marseille ili Toulon, koji su 45 minuta udaljeni jedan od drugog. Prema tome, situacija vozača koji putuje s vučnim vozilom i poluprikolicom jednaka je situaciji putnika koji putuje automobilom.

(434) Društvo Corsica Ferries navelo je u pritužbi i da prevozi onoliko vozača iz Toulona koliko društva Corsica Linea i La Méridionale prevoze iz Marseillea ([161]).

(435) Društvo Corsica Ferries u svojim primjedbama naročito osporava dvije točke iz odluke o pokretanju postupka: rizik od zasićenja kapaciteta u luci Toulon i nezamjenjivost utvrđenu u okviru savjetovanja s korisnicima.

5.1.2.1.3.1.1. Nepostojanje rizika od zasićenja kapaciteta za prijevoz vučenog tereta u luci Toulon

(436) Društvo Corsica Ferries u tom pogledu iznosi dva argumenta.

([161]) Na primjer, društvo Corsica Ferries navodi da je 2020. prevezlo 5 947 vozača (4 984 u 2021.) između Toulona i Ajaccija, u usporedbi s 5 232 vozača prevezena između Marseillea i Ajaccija (6 973 u 2021.).

(437) Prvo, smatra da navodno zasićenje kapaciteta luke Toulon nije u skladu sa stvarnim stanjem u pogledu kapaciteta luke zabilježenim u prošlosti. Društvo Corsica Ferries navodi da je od 2013. do 2015. luka Toulon obrađivala 50 % više tereta nego danas. Osim toga, štrajkovi koji su utjecali na luku Marseille u lipnju 2019. i siječnju 2020. doveli su do naglog povećanja teretnog prometa u luci Toulon u ta dva mjeseca, a da pritom nije bilo nikakvih problema zasićenja.

(438) Drugo, i prije svega, društvo Corsica Ferries navodi da lučka uprava Toulona osporava navodno zasićenje luke. Društvo Corsica Ferries napominje da je od CCI-ja Var zatražilo informacije o stvarnom kapacitetu za prijevoz vučenog tereta u luci Toulon. Prema navodima društva, luka Toulon u svojem je odgovoru izjavila da raspolaže kapacitetom na tri terminala, pod pretpostavkom stalnog dotoka prometa društva Corsica Ferries ([162]). Društvo Corsica Ferries osim toga navodi da je CCI Var potvrdio da je Toulon-Port de Commerce 2014. obradio do 42 008 prikolica za utovar i istovar, što odgovara 600 000 lm ([163]). Budući da je luka Toulon obradila 320 000 lm u 2022, društvo Corsica Ferries procjenjuje da luka može prihvatiti gotovo 280 000 dodatnih linearnih metara iz cijele Francuske ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. Savjetovanje s korisnicima nije dovoljan dokaz za utvrđivanje potražnje za prijevozom vučenog tereta ako se ne razmatra alternativa luci Marseille

(439) Društvo Corsica Ferries ističe da, prema navodima francuskih tijela, iz savjetovanja s korisnicima proizlazi da prijevoznici vučenog tereta ne razmatraju alternativnu liniju pri planiranju svojih putovanja. To društvo iznosi sljedeće primjedbe na tu tvrdnju.

(440) Prvo, prema mišljenju društva Corsica Ferries, riječ je o općenitoj i neutemeljenoj izjavi koja se temelji na izjavama nekoliko sudionika iz uzorka neizvjesne statističke reprezentativnosti.

(441) Drugo, društvo Corsica Ferries ističe da se prijevoznici koji su sudjelovali u savjetovanju nalaze u sukobu interesa kao dioničari društva Corsica Linea (uvodna izjava 394.). Ta situacija utječe na analizu zamjenjivosti luka Toulon i Marseille jer korisnici pomorskog prijevoza vučenog tereta ne djeluju kao racionalni gospodarski subjekti čiji se odabir temelji na usporedbi ponuda. Umjesto toga, njihov se odabir temelji na interesima koje imaju kao dioničari društva Corsica Linea te stoga ni ne razmatraju alternative.

(442) Nadalje, društvo Corsica Ferries osporava da je blizina luke Marseille jedan od glavnih razloga zbog kojeg prijevoznici odabiru tu luku, a ne luku Toulon. To društvo smatra da francuska tijela nisu dostavila nikakve dokaze kojima bi potkrijepila svoju tvrdnju da su logističke baze prijevoznika i korisnika usluga pomorskog prijevoza do Korzike geografski bliže Marseilleu nego Toulonu. Za znatan dio prometa vučenog tereta koristila se luka Toulon prije nego što je preusmjeren na luku Marseille kad je 2016. društvo Corsica Linea ušlo na tržište. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, s obzirom na blizinu mreže autocesta i lokaciju luke Toulon, njezino prihvatno područje ne može se svesti samo na departman Var jer luka prihvaća vučeni teret iz cijele regije i doline rijeke Rhône.

([162]) U svojem odgovoru društvu Corsica Ferries (koji je dostavljen kao Prilog 10. primjedbama društva Corsica Ferries) CCI Var objašnjava da terminal Toulon Côte-d'Azur može prihvatiti do 80 prikolica dnevno zimi i oko 20 ljeti, terminal Brégaillon-South može prihvatiti 120 prikolica (ali samo za ro-ro brodove), dok terminal za kružna putovanja Seyne-sur-Mer nema pristanište za ro-ro brodove. Za prihvat do 50 prikolica na potonjem terminalu bila bi potrebna poboljšanja (izgradnja pristaništa za ro-ro brodove ili dodavanje plutajućeg pontona).

([163]) U svojem odgovoru društvu Corsica Ferries CCI Var navodi da je „u posljednjih 15 godina na terminalu [Toulon-Port de Commerce] maksimalni broj prikolica dosegnut 2014., kad je utovareno i istovareno 42 008 prikolica. Budući da su tokovi uravnoteženi, to odgovara brojci od oko 21 000 utovarenih prikolica godišnje.".

([164]) U odgovoru na pitanje društva Corsica Ferries kojim se od CCI-ja Var traži da potvrdi da prihvatno područje luke Toulon (u smislu dostupnosti i lokacije) nije ograničeno na zaleđe Toulona ili departman Var, nego obuhvaća sve ostale susjedne departmane (Prilog 9. primjedbama društva Corsica Ferries), CCI Var naveo je da se „do luke Toulon može doći autocestama A50, A57 i A570, koje povezuju istok sa zapadom i sjever s jugom. […]. Luka danas obrađuje teret iz južne regije i općenitije s francuskog državnog područja. […]" (Prilog 10. primjedbama društva Corsica Ferries).

(443) Naposljetku, čak i ako se uzme u obzir da neki prijevoznici snose dodatne cestovne troškove zbog veće udaljenosti između njihove baze i luke Toulon, taj kriterij sam po sebi nije relevantan: društvo Corsica Ferries najvažnijim kriterijem smatra ukupne troškove prijevoza do konačnog odredišta (tj. cestovne troškove i troškove pomorskog prijevoza). U svakom slučaju osporava dodatne troškove od 17 % ukupnih troškova putovanja, koje smatra precijenjenima. Nova studija BRG-a koju je dostavilo društvo Corsica Ferries („**studija BRG-a 2**") pokazuje da dodatni troškovi ne prelaze više od 5 – 6 % ukupnih troškova proizvodnje prijevoznika, što se pak neutralizira nižim cijenama usluga pomorskog prijevoza vučenog tereta u luci Toulon u usporedbi s lukom Marseille ([165]).

5.1.2.1.3.2. Utvrđivanje kvantitativne potražnje korisnika za pomorskim prijevozom vučenog tereta ako se ne razmatra alternativa luci Marseille

5.1.2.1.3.2.1. Nedosljednost u procijenjenoj kvantitativnoj potražnji za prijevozom vučenog tereta ako se ne razmatra alternativa luci Marseille

(444) Društvo Corsica Ferries slaže se sa sumnjama Komisije u pogledu kvantifikacije potražnje za prijevozom vučenog tereta na ograničenom području u luci Marseille, procijenjene na 80 % povijesne potražnje za prijevozom vučenog tereta između Marseillea i Korzike, te ističe da se ta stopa ne temelji na objektivnim i provjerljivim podacima.

(445) Osim toga, društvo Corsica Ferries skreće pozornost na činjenicu da su u prethodnom ispitivanju tržišta, provedenom u listopadu 2020., francuska tijela došla do upravo suprotnog zaključka, odnosno (i) stope zamjenjivosti Toulona i Marseillea od 80 % kad je riječ o potražnji za prijevozom vučenog tereta i (ii) stope od 20 % kad je riječ o potražnji za nezamjenjivim prijevozom tereta ([166]). Prema mišljenju društva Corsica Ferries, ta znatna razlika između prethodnih ugovora o javnim uslugama i predmetnih ugovora o javnim uslugama izaziva sumnju u pouzdanost procjena francuskih tijela, tim više što između dva razdoblja nije bilo bitnih promjena na tržištu.

5.1.2.1.3.2.2. Pogreška u kvantifikaciji potražnje za prijevozom vozača koji prate vučeni teret

(446) Društvo Corsica Ferries osporava metodu koju su francuska tijela primijenila za procjenu broja vozača, koja se temelji na jedinstvenom omjeru vozača i linearnih metara vučenog tereta primijenjenom na ukupnu potražnju za prijevozom vučenog tereta 2030. U tom pogledu iznosi četiri argumenta.

(447) *Prvo*, prema mišljenju društva Corsica Ferries, Francuska nije uzela u obzir razliku unutar kategorije vučenog tereta između vučenog tereta s pratnjom i vučenog tereta bez pratnje. Stoga se navodna potreba za javnom uslugom prijevoza vozača temelji na neopravdanoj pretpostavci. Društvo Corsica Ferries u tom pogledu upućuje na studiju BRG-a 1 dostavljenu u pritužbi.

([165]) Društvo Corsica Ferries dostavlja u Prilogu 2 svojim primjedbama studiju BRG-a 2 od 21. travnja 2024. o CdC-ovoj procjeni potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza do Korzike, koja je provedena u ime društva Corsica Ferries. Dodatni cestovni troškovi procjenjuju se za prosječno putovanje kamiona od 12 lm od logističkih područja u regiji PACA do luke Marseille, uz pretpostavljenu dnevnu cijenu od 191 EUR i troškove po satu, kilometru i danu koje je predvidio Nacionalni odbor za ceste za kategoriju „regionalnih zglobnih vozila – dizel". Kad je riječ o cijenama pomorskog prijevoza, u studiji se koristi cijena prijevoza od 32,4 EUR/lm, koja je prosječna zabilježena cijena u Toulonu 2023., u odnosu na 42,5 EUR/lm u luci Marseille (što odgovara najvišoj cijeni prijevoza utvrđenoj u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. na linijama Marseille – Korzika).

([166]) Društvo Corsica Ferries kao Prilog 11. svojim primjedbama dostavlja analitički memorandum o tržištu pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske priložen Odluci Skupštine Korzike br. 20/166 od 5. studenog 2020. o odobravanju korištenja ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022. Predmetni memorandum sastavilo je društvo Gecodia prema istom modelu kao u izvješću tog društva. U memorandumu je sa stajališta potražnje ocijenjena zamjenjivost luka Toulon, Marseille i Nica za potrebe prijevoza vučenog tereta do/s Korzike na temelju dva kriterija (kapacitet luka za prihvat predmetnog prometa i dodatni troškovi prolaska kroz jednu ili drugu luku). Na stranici 36. memoranduma društvo Gecodia zaključuje sljedeće: „eventualna potreba za javnom uslugom izračunat će se za [vučeni teret] kako slijedi: iako je 20 % prometa vučenog tereta u luci Marseille strukturno povezano s tom lukom, to ne sprečava moguće utvrđenje djelomične zamjenjivosti kopnenih luka za taj tržišni segment ako se u tu svrhu podnesu dokazi, posebno u okviru šireg javnog savjetovanja s otpremnicima i prijevoznicima. Preostali promet agregira se u lukama Marseille i Toulon".

(448) U studiji BRG-a 1 smatra se da je potrebno razlikovati vučeni teret s obzirom na to ima li pratnju (tj. vozač se ukrcava na plovilo s kamionom) ili je bez pratnje (jedan vozač ukrcava kamion na plovilo, a drugi ga preuzima u luci dolaska). Drugim riječima, vučeni teret s pratnjom uključuje pomorski prijevoz vozača, za razliku od vučenog tereta bez pratnje. Prema studiji BRG-a 1, potražnja za prijevozom tereta bez pratnje dolazi od stalnih klijenata sa znatnim potrebama i strukturiranom logistikom koja im omogućuje vraćanje vozača koji ostavljaju kamione na plovilima i/ili prijevoz vozača koji trebaju preuzeti kamione po dolasku plovila. S druge strane, potražnja za vučenim teretom s pratnjom dolazi od klijenata s potrebama koje su u većoj mjeri *ad hoc*.

(449) Prema studiji BRG-a 1 te razlike u profilima i potrebama klijenata znače da se sa stajališta potražnje ta dva toka moraju analizirati odvojeno. Vučeni teret s pratnjom može se lako prevesti iz jedne luke u drugu, drugim riječima, kad je riječ o prihvatu tog prometa, luke Marseille i Toulon u potpunosti su zamjenjive sa stajališta korisnika, što nije slučaj s vučenim teretom bez pratnje ([167]).

(450) Međutim, francuska tijela nisu napravila tu razliku. Prema studiji BRG-a 1 Francuska je provela opću analizu geografske zamjenjivosti kopnenih luka kad je riječ o vučenom teretu. To znači da nije provedena procjena potrebe za javnom uslugom prijevoza vozača koja je utemeljena na analizi zamjenjivosti i koja se posebno odnosi na vučeni teret s pratnjom.

(451) *Drugo*, prema mišljenju društva Corsica Ferries, primjenom omjera vozača i linearnih metara vučenog tereta na potražnju procijenjenu za 2030., godinu za koju je procijenjena najveća potražnja, francuska tijela nužno su precijenila stvarnu potražnju za prijevozom vozača u prethodnim godinama.

(452) *Treće*, društvo Corsica Ferries smatra da omjer vozača i linearnih metara vučenog tereta nije točan. U tom pogledu upućuje na studiju BRG-a 2, u kojoj se navodi da, suprotno onomu što je navedeno u uvodnoj izjavi 115. odluke o pokretanju postupka, francuska tijela taj omjer ne temelje na prosječnoj vrijednosti zabilježenoj u razdoblju 2018. – 2021. Omjer koji su primijenila francuska tijela znatno je veći od omjera prikazanog u povijesnim podacima ([168]), što dovodi do precjenjivanja navodne potrebe za prijevozom vozača za oko 11 % na liniji između Marseillea i Ajaccija i 7 % na liniji između Marseillea i Bastije.

(453) *Četvrto*, francuska tijela počinila su metodološku pogrešku time što su jedinstvenu stopu rasta od 2,3 % godišnje primijenila na sve linije obuhvaćene ugovorima o javnim uslugama, dok je analizu potrebe za javnom uslugom trebalo provesti za svaku liniju zasebno, na temelju specifičnih značajki svake linije.

(454) Društvo Corsica Ferries u tom pogledu ističe da se na temelju tablice 16 iz odluke o pokretanju postupka promet vučenog tereta na linijama Marseille – Ajaccio i Marseille – Bastia postupno smanjivao od 2018. do 2023., dok je na linijama između Marseillea i ostale tri korzičke luke stagnirao u tom razdoblju. U širem smislu, službeni podaci o tokovima između Korzike i kontinentalne Francuske (sve luke zajedno) pokazuju opću stagnaciju teretnog prometa od 2010. Prema tome, stopa od 2,3 % ne temelji se na najnovijim objektivnim podacima te je stoga potreba za prijevozom vozača precijenjena za gotovo 22 %.

([167]) U studiji BRG-a 1 ističe se da vučeni teret bez pratnje prijevozniku nameće znatna logistička ograničenja jer mora osigurati dodatno vozilo/kamion za vozača koji je ostavio kamion na plovilu ili je došao kako bi preuzeo kamion. Stoga se ta vrsta vučenog tereta ne može lako prevesti iz jedne luke u drugu, za razliku od vučenog tereta bez pratnje, koji ne podrazumijeva takva ograničenja.

([168]) U studiji BRG-a 2 smatra se da na temelju tablica 16 i 17 iz odluke o pokretanju postupka prosječni omjeri vozača i linearnih metara vučenog tereta u razdoblju 2018. – 2020. iznose 0,054 za liniju između Marseillea i Ajaccija (u odnosu na omjer od 0,060 koji su primijenila francuska tijela), 0,056 za liniju između Marseillea i Bastije (u odnosu na omjer od 0,060 koji su primijenila francuska tijela), 0,065 za liniju između Marseillea i Porto-Vecchija (u odnosu na omjer od 0,070 koji su primijenila francuska tijela), 0,082 za liniju između Marseillea i Propriana (u odnosu na omjer od 0,1 koji su primijenila francuska tijela) te 0,081 za liniju između Marseillea i L'Île-Roussea (u odnosu na omjer od 0,080 koji su primijenila francuska tijela).

5.1.2.2. Analiza tržišnog nedostatka

(455) Društvo Corsica Ferries smatra da su francuska tijela počinila očitu pogrešku u ocjeni pri ispitivanju tržišnog nedostatka kojim se opravdava sklapanje ugovora o javnim uslugama. U tom pogledu iznosi četiri argumenta.

(456) *Prvo*, društvo Corsica Ferries općenito ističe da je za utvrđivanje potrebe za javnom uslugom potrebno prethodno utvrditi protučinjenični scenarij kako bi se analizirala razina privatne ponude koja bi se predložila i zatim utvrdilo bi li ta ponuda bila dovoljna za zadovoljavanje potražnje. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, u protučinjeničnom scenariju privatna ponuda nije ograničena na onu koja je *ex ante* zabilježena na tržištu, nego se mora dinamično procijeniti tako da se predvidi kakva bi privatna ponuda bila kad ne bi bilo ugovora o javnim uslugama.

(457) Društvo Corsica Ferries ističe i da protučinjenični scenarij mora biti transparentan, objektivan i utemeljen za vjerodostojnim pretpostavkama. U tom je pogledu teret dokazivanja na javnim tijelima, koja moraju podnijeti dovoljno uvjerljive i prihvatljive dokaze.

(458) U skladu s tim, društvo Corsica Ferries smatra da je Komisija dužna savjesno i nepristrano ispitati informacije koje su dostavila javna tijela, što uključuje temeljitu i pažljivu analizu tih informacija ([169]). Preispitivanje koje provodi Komisija može i mora, ako okolnosti slučaja to zahtijevaju, uključivati analizu budućih činjenica ([170]).

(459) Društvo Corsica Ferries smatra da u ovom slučaju francuska tijela nisu utvrdila protučinjenični scenarij te da se čini kako Komisija nije u potpunosti i propisno preispitala pouzdanost, vjerodostojnost i dostatnost dostavljenih informacija o privatnoj ponudi u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama.

(460) *Drugo*, društvo Corsica Ferries smatra da su upitnici koji su dostavljeni u okviru savjetovanja s prijevoznicima bili neobjektivni.

(461) Prije svega, u upitnicima se samo pozvalo prijevoznike da opišu kako bi usluge pomorskog prijevoza koje nude ili namjeravaju nuditi mogle ispuniti zahtjeve u pogledu teritorijalnog kontinuiteta Korzike, a da pritom predmetni zahtjevi nisu nikad definirani.

(462) Osim toga, društvo Corsica Ferries upućuje na postojanje sukoba interesa zbog kojeg su odgovori o prijevozu tereta koji su dani u okviru savjetovanja s prijevoznicima iskrivljeni. Društvo Corsica Linea sudjelovalo je u savjetovanju s prijevoznicima iako su njegovi dioničari, koje čine glavni korisnici usluga pomorskog prijevoza tereta do Korzike, imali interes za zadržavanje subvencionirane javne usluge (uvodna izjava 394.). Društvo Corsica Ferries u tom pogledu ističe da postojanje sukoba interesa onemogućuje osobi u takvoj situaciji da sudjeluje ili intervenira u postupku donošenja upravnih odluka na temelju članaka 101. i 102. UFEU-a te članka 14. Direktive 2006/123/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([171]) o uslugama na unutarnjem tržištu.

([169]) Društvo Corsica Ferries upućuje na presude od 18. siječnja 2017. u predmetu T-92/11 RENV., Andersen/Komisija, ECLI:EU:T:2017:14, t. 57., od 22. listopada 2008. u spojenim predmetima T-309/04, T-317/04, T-329/04 i T-336/04, TV 2/Danmark i dr./Komisija, ECLI:EU:T:2008:457, t. 183., i od 3. prosinca 2014. u predmetu T-57/11, Castelnou Energía/Komisija, ECLI:EU:T:2014:1021, t. 136.

([170]) Presuda od 3. prosinca 2014. u predmetu T-57/11, Castelnou Energía/Komisija, ECLI:EU:T:2014:1021, t. 34.

([171]) Direktiva 2006/123/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2006. o uslugama na unutarnjem tržištu (SL L 376, 27.12.2006., str. 36., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Konkretno, člankom 14. propisuje se da „[d]ržave članice ne uvjetuju pristup ili izvođenje uslužne djelatnosti na svojem državnom području ispunjavanjem sljedećih zahtjeva: […] izravnog ili neizravnog uključivanja konkurentnih operatora, također i u okviru savjetodavnih tijela, prilikom ovlašćivanja ili usvajanja drugih odluka nadležnih tijela, osim profesionalnih tijela i udruženja ili drugih organizacija koje djeluju u svojstvu nadležnog tijela; ova se zabrana ne odnosi na savjetovanja s organizacijama, kao što su gospodarske komore ili socijalni partneri, o pitanjima koja nisu vezana uz pojedinačne zahtjeve za ovlaštenja, ili na savjetovanje sa širom javnosti”.

(463) Društvo Corsica Ferries smatra da je, po analogiji s pravilima koja se primjenjuju na javnu nabavu ([172]), teret dokazivanja u tom smislu na francuskim tijelima, koja moraju aktivno sudjelovati u sprečavanju i otkrivanju sukoba interesa u svim upravnim postupcima, uključujući savjetodavne postupke. Kako bi dokazala postojanje potrebe za javnom uslugom, Francuska se stoga morala osloniti na dovoljno vjerodostojne i provjerljive objektivne informacije te je morala spriječiti svako uplitanje prijevoznika koji su u sukobu interesa.

(464) *Treće*, društvo Corsica Ferries smatra da odgovori društava Corsica Linea i La Méridionale u okviru savjetovanja s prijevoznicima u biti nisu vjerodostojni. Objašnjava da je nerazumno smatrati da bi u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama ta dva društva jednostavno prestala pružati sve usluge pomorskog prijevoza do Korzike. Posebno upućuje na mišljenje Tijela za tržišno natjecanje ([173]) i ističe da društva Corsica Linea i La Méridionale imaju flotu od devet (Corsica Linea) odnosno četiri (La Méridionale) plovila i zapošljavaju više od 1 100 (Corsica Linea) odnosno 600 (La Méridionale) zaposlenika.

(465) Takav prestanak djelatnosti bio bi još manje vjerodostojan ako se u obzir uzme to da koncesionari već nude komercijalnu uslugu koju u potpunosti pružaju izvan ugovora o javnim uslugama. Društvo Corsica Ferries navodi primjere društava Corsica Linea ([174]) i La Méridionale ([175]). Također podsjeća na dokaze dostavljene Komisiji u okviru pritužbe, a posebno na studiju BRG-a 1. U studiji je navedeno da je u lipnju 2022. društvo Corsica Linea dostavilo plan prijevoza u kojem je izrazilo namjeru da u okviru sustava obveza pružanja javne usluge 2023. obavi određeni broj prelazaka iz luke Marseille u Propriano ([176]), Ajaccio ([177]) i L'Île-Rousse ([178]). Ta namjera, najavljena u ljeto 2022., pokazuje da Francuska pogrešno pretpostavlja da bez ugovora o javnim uslugama ne bi bilo ponuđenih privatnih kapaciteta iz Marseillea.

(466) Društvo Corsica Ferries smatra i da činjenica da su odgovori koncesionara u okviru savjetovanja s prijevoznicima jednaki (i) pokazuje da postoji sukob interesa koji na njih utječe, pri čemu oba imaju jasan interes za smanjenje buduće privatne ponude kako bi se osigurala daljnja primjena subvencioniranog sustava ugovora o javnim uslugama te (ii) izaziva zabrinutost zbog prethodnog dogovora tih dvaju društava radi davanja usklađenih odgovora u okviru savjetovanja s prijevoznicima.

(467) Naposljetku, društvo Corsica Ferries napominje da je Komisija nedosljedna kad smatra da općenite i nepotkrijepljene izjave pomorskih prijevoznika nisu dovoljne da se opravdaju određeni zaključci (tj. zaključak o procijenjenoj količini vučenog tereta na ograničenom području u luci Marseille koji je dostavilo društvo Corsica Linea, koji je Komisija dovela u pitanje u uvodnoj izjavi 311. odluke o pokretanju postupka), ali su dovoljne za procjenu buduće privatne ponude.

([172]) Društvo Corsica Ferries upućuje na presudu Suda od 12. ožujka 2015. u predmetu C-538/13, eVigilo Ltd/Litva, ECLI:EU:C:2015:166, t. od 33. do 43. i 47.

([173]) Društvo Corsica Ferries ističe da je Tijelo za tržišno natjecanje u točki 369. svojeg mišljenja napomenulo da je „[…] teško vjerovati da brodarska društva Corsica Linea i La Méridionale, kojima je trenutačno povjereno pružanje javne usluge, ne bi mogla, s pomoću analitičkih računovodstvenih alata koji su im dostupni za procjenu njihovih troškova u okviru ugovora o javnim uslugama, predložiti objektivnu procjenu kapaciteta koji bi mogla ponuditi ako bi prometovala na istim linijama na temelju obveze pružanja javne usluge ili bez te obveze".

([174]) Društvo Corsica Ferries dostavilo je dopis OTC-a od 31. srpnja 2023. (Prilog 12. njegovim primjedbama) koji potvrđuje da je u ljeto 2023. obavljen 41 prelazak za prijevoz putnika izvan ugovora o javnim uslugama na liniji Marseille – Propriano i 28 prelazaka izvan ugovora o javnim uslugama na linijama Marseille – Ajaccio (12 prelazaka) i Marseille – L'Île-Rousse (16 prelazaka). To društvo navodi da je društvo Corsica Linea 2024. obavilo čak 114 prelazaka izvan ugovora o javnim uslugama.

([175]) Prema tvrdnjama društva Corsica Ferries, društvo La Méridionale odlučilo je od travnja 2024. pružati usluge noćnog prijevoza između Toulona i L'Île-Roussea tri puta tjedno. Uz to, društvo La Méridionale proširilo je svoje usluge koje nisu obuhvaćene ugovorima o javnim uslugama na planiranih 12 dodatnih prelazaka između Marseillea i Ajaccija u srpnju i kolovozu 2024.

([176]) Devetnaest povratnih putovanja.

([177]) Pet povratnih putovanja.

([178]) Deset povratnih putovanja.

(468) *Naposljetku*, društvo Corsica Ferries osporava Komisijinu tvrdnju iz uvodne izjave 326. odluke o pokretanju postupka o uslugama pomorskog prijevoza koje društva Corsica Linea i La Méridionale pružaju izvan ugovora o javnim uslugama ([179]). Društvo Corsica Ferries smatra da zahtjev utvrđivanja vjerodostojnog protučinjeničnog scenarija propisan sudskom praksom ne znači da bi trebalo uzeti u obzir samo potencijalnu privatnu ponudu koja ispunjava uvjete ugovora o javnim uslugama. Naprotiv, zahtjev utvrđivanja vjerodostojnog protučinjeničnog scenarija uključuje analizu cjelokupne privatne ponude koja bi se razumno mogla predložiti u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama i zatim njezinu usporedbu s procijenjenom potražnjom.

5.1.2.3. Nužnost i proporcionalnost ugovora o javnim uslugama

(469) Društvo Corsica Ferries slaže se s preliminarnim stajalištem Komisije prema kojem se minimalni kapacitet određen u ugovorima o javnim uslugama čini neproporcionalnim u odnosu na potrebu za javnom uslugom (uvodna izjava 331.).

(470) Društvo Corsica Ferries upućuje u tom pogledu na sadržaj pritužbe. U pritužbi je navedeno da je postojanje povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja povreda Uredbe o kabotaži i da ne zadovoljava potrebu za javnom uslugom. Uredbom se državama članicama zabranjuje da prema vlastitom nahođenju i bez opravdanja izmijene područje primjene ugovora o javnim uslugama. Međutim, u ovom slučaju Francuska nije mogla utvrditi potrebu za javnom uslugom jer nije navela (i) razdoblje za obavljanje putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja i (ii) točan broj (neobveznih) dodatnih povratnih putovanja.

(471) Osim toga, društvo Corsica Ferries istaknulo je u pritužbi da su za svaku od pet linija na koje se odnose predmetne mjere planirana povratna putovanja uglavnom dovoljna za zadovoljavanje potrebe za javnom uslugom koju je Francuska procijenila za razdoblje 2023. – 2030., pa se stoga povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja čine suvišnima. Društvo Corsica Ferries dodalo je i da su u svojim ponudama podnesenima korzičkim tijelima društva Corsica Linea i La Méridionale već sama utvrdila dane na koje namjeravaju obavljati povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja tijekom cijelog trajanja ugovora o javnim uslugama, tako da ta povratna putovanja ne zadovoljavaju potrebu za javnom uslugom koju je prethodno utvrdila Francuska. Osim toga, ti bi se prelasci odvijali isključivo ljeti, a nudili bi se prvenstveno vikendom, tj. turistima (jer je vozačima kamiona zabranjeno putovati nedjeljom).

(472) Naposljetku, društvo Corsica Ferries u pritužbi je iznijelo sumnje u sposobnost koncesionara da ispune obveze pružanja javne usluge sadržane u ugovorima o javnim uslugama. U svojoj e-poruci od 13. listopada 2023. navodi da je za prelaske u srpnju i kolovozu 2023. društvo Corsica Linea od društva La Méridionale zakupilo plovilo Kalliste, koje je potonje društvo pak bilo dužno staviti na raspolaganje OTC-u na njegov zahtjev za dodatna povratna putovanja na temelju ugovora o javnim uslugama za pomorski prijevoz do Porto-Vecchija i Bastije. Međutim, bez tog plovila društvo La Méridionale ne bi moglo ispuniti ugovorne upute OTC-a da se u srpnju i kolovozu 2023. pojavila potreba za dodatnim prelascima.

(473) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka društvo Corsica Ferries, međutim, smatra da Komisija u toj odluci nije izvela sve zaključke iz vlastitih nalaza.

(474) *Prvo*, propisani minimalni kapacitet za prijevoz tereta i putnika određen je na temelju maksimalne procijenjene vršne potražnje do 2030., i to tako da se njime do 2023. zadovolji potražnja predviđena za 2030. Stoga se čini da kapacitet nije proporcionalan u odnosu na potrebu za javnom uslugom procijenjenu za godine prije 2030. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, minimalni kapacitet iz ugovora o javnim uslugama trebao je biti određen tako da zadovoljava prosječnu potražnju procijenjenu za razdoblje od 2023. do 2030.

([179]) Kao podsjetnik, u uvodnoj izjavi 326. odluke o pokretanju postupka navodi se sljedeće: „Osim toga, sama činjenica da je jedan od ugovaratelja, odnosno društvo Corsica Linea, nudio dodatne komercijalne usluge izvan okvira ugovora o javnim uslugama u razdoblju od srpnja i rujna 2023. (uvodna izjava 205.) nije dokaz da bi taj prijevoznik očito pružao komercijalne usluge pod istim uvjetima kao što su oni koje su francuska tijela odredila u ugovorima o javnim uslugama kad tih ugovora ne bi bilo ili da bi se te usluge stvarno pružale pod istim uvjetima kao što su oni određeni u okviru ugovora o javnim uslugama."

(475) *Drugo*, društvo Corsica Ferries smatra da Komisija nije uzela u obzir dodatna povratna putovanja pri analizi kapaciteta utvrđenih u ugovorima o javnim uslugama s obzirom na potrebu za javnom uslugom. Budući da su ta dodatna povratna putovanja namijenjena zadovoljavanju vršne potražnje, trebalo ih je uzeti u obzir pri određivanju minimalnog kapaciteta po prelasku utvrđene u ugovorima o javnim uslugama.

(476) *Treće*, društvo Corsica Ferries osporava Komisijinu preliminarnu ocjenu o nepostojanju obveze korištenja ro-ro putničkih brodova u ugovorima o javnim uslugama ([180]).

(477) Društvo Corsica Ferries navodi da je broj od 12 putnika granica između (i) putničkih brodova koji mogu prevoziti i robu (ro-ro putnički brodovi) i (ii) teretnih brodova (ro-ro brodovi), čiji je kapacitet za prijevoz putnika ograničen na 12 ([181]).

(478) Društvo Corsica Ferries smatra da, iako nije izričito propisana ugovorima o javnim uslugama, obveza mobilizacije ro-ro putničkih brodova nužno je proizlazila iz minimalnih kapaciteta propisanih Prilogom 1. ugovorima o javnim uslugama, koji su se morali poštovati pri svakom prelasku. Međutim, propisivanjem minimalnog kapaciteta od 18 putnika za liniju Marseille – Ajaccio (četiri putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga i 14 vozača) i 24 putnika za liniju Marseille – Bastia (pet putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga i 19 vozača) francuska tijela zapravo su naložila mobilizaciju ro-ro putničkih brodova i isključila korištenje ro-ro brodova.

(479) Prema mišljenju društva Corsica Ferries, obveza određena koncesionarima da sustavno omoguće prihvat više od 12 putnika po prelasku, čime se isključuje korištenje ro-ro brodova, stoga je neopravdana i neproporcionalna.

5.1.3. *Neispunjavanje drugog kriterija iz presude Altmark*

(480) Corsica Ferries smatra da drugi kriterij iz presude Altmark, čiji je cilj osigurati pouzdanost i provjerljivost izračuna naknade, konkretno podrazumijeva poštovanje dva zahtjeva: (i) parametri za izračun naknade moraju se utvrditi u skladu s transparentnim postupkom i (ii) moraju biti objektivni.

(481) Društvo Corsica Ferries *prvo* napominje da parametri naknade nisu transparentno utvrđeni.

(482) Pojašnjava da je u postupku dodjele ugovora o javnim uslugama kandidatima dana potpuna sloboda pri određivanju ključeva za raspodjelu za izračun financijske naknade i da uopće nije objavljen Prilog 9. ugovorima o javnim uslugama, koji sadržava posebnu ljestvicu u kojoj se za svaku stavku troškova koncesionara navodi postotak dodijeljen za djelatnost povezanu s uslugom od općeg gospodarskog interesa. Stoga je zbog nedovoljne transparentnosti Francuske društvu Corsica Ferries praktički nemoguće djelotvorno provjeriti i kritizirati korištene ključeve za raspodjelu.

(483) Slično tomu, društvo Corsica Ferries kritizira nedostatak transparentnosti u analizi koju su provela francuska tijela i koja se odnosila na ključeve koje su predložili koncesionari, među ostalim u odluci o pokretanju postupka. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, taj nedostatak transparentnosti ozbiljan je problem u pogledu načela kontradiktornosti jer zainteresiranim stranama onemogućuje da djelotvorno iznesu svoje primjedbe.

(484) *Drugo*, društvo Corsica Ferries smatra da parametri korišteni za izračun naknade nisu objektivni.

([180]) Kao podsjetnik, Komisija je u uvodnoj izjavi 343. odluke o pokretanju postupka navela da „potreba za korištenjem ro-ro putničkih brodova (tj. brodova koji mogu prihvatiti više od 12 putnika) nije obveza uključena u ugovore o javnim uslugama, koji, naprotiv, omogućuju pružanje usluge korištenjem flote sastavljene od ro-ro putničkih brodova i ro-ro brodova. Činjenica da bi korištenje ro-ro putničkih brodova moglo biti skuplje od korištenja ro-ro brodova u smislu kapitalnih i operativnih troškova nije relevantna ako je kao posljedica potrebe za javnom uslugom prijevoza tereta broj putnika (uključujući vozače) toliki da je nužno koristiti ro-ro putničke brodove.”.

([181]) U skladu s pravilom 2. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru od 1. studenog 1974. („Konvencija SOLAS”) putnički brod je brod koji prevozi više od 12 putnika, dok je teretni brod onaj koji nije putnički brod, tj. brod s kapacitetom za prijevoz manje od 12 putnika.

(485) To društvo u prvom redu navodi da iz informacija iz odluke o pokretanju postupka proizlazi da se ključevi koncesionara za raspodjelu razlikuju za svaku stavku troškova ovisno o predmetnoj pomorskoj liniji. Međutim, prema njegovu mišljenju, te razlike nemaju smisla (i) jer su obveze pružanja javne usluge koje su određene u svakom ugovoru o javnim uslugama iste prirode (varira samo njihov opseg ovisno o lukama) i (ii) jer podrazumijevaju mobilizaciju iste vrste plovila (u ovom slučaju ro-ro putničkih brodova).

(486) Društvo Corsica Ferries u tom pogledu upućuje na studiju od 21. travnja 2024. koju je u njegovo ime proveo BRG, a odnosi se na gospodarsku analizu mehanizama za određivanje naknada na temelju ugovora o javnim uslugama („**studija BRG-a 3**"). U toj se studiji ističe da su se u početnim ponudama koncesionara ključevi za raspodjelu razlikovali od kandidata do kandidata, iako je bila riječ o istoj liniji te je u oba slučaja bilo potrebno zadovoljiti istu potrebu za javnom uslugom. Suprotno tomu, u studiji BRG-a 3 ističe se da je društvo Corsica Linea u svojim početnim ponudama općenito koristilo iste ključeve za raspodjelu za sve linije, iako se obujam djelatnosti povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa i komercijalnom uslugom uvelike razlikovao od linije do linije. Te fluktuacije stoga pokazuju da korišteni ključevi za raspodjelu ne odražavaju ili barem ne odražavaju sustavno doprinos djelatnosti povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa i komercijalnih djelatnosti troškovima koncesionara.

(487) U studiji BRG-a 3 općenitije se objašnjava da je moguće raspodijeliti troškove u računovodstvenom smislu, ali takve su raspodjele djelomično proizvoljne i ne odgovaraju gospodarskoj stvarnosti. U svakom slučaju, pretpostavke o raspodjeli troškova moraju biti popraćene *barem* analizama koje potvrđuju njihovu valjanost.

(488) Osim toga, društvo Corsica Ferries posebno kritizira ključeve za raspodjelu korištene za ugovore o javnim uslugama za linije Marseille – Propriano, Marseille – Porto-Vecchio i Marseille – L'Île-Rousse.

(489) Kad je riječ o liniji Marseille – Propriano, društvo Corsica Ferries smatra da se ključ prema kojem se 100 % troškova raspodjeljuje na usluge od općeg gospodarskog interesa ne može smatrati dovoljno opravdanim i razumnim ako plovila koja koristi društvo Corsica Linea sustavno premašuju minimalni kapacitet za prijevoz putnika po prelasku. Drugim riječima, 100 % operativnih troškova tih plovila nadoknađuje se javnim subvencijama koje isplaćuje Francuska, iako samo manji dio ponuđenog kapaciteta odgovara potrebi za javnom uslugom.

(490) Isto se odnosi i na druge dvije linije na kojima su koncesionari koristili ro-ro putničke brodove s vrlo velikim prekomjernim kapacitetom za prijevoz putnika, iako je u pravilu trebalo koristiti ro-ro brodove s obzirom na minimalni propisani kapacitet od devet putnika (L'Île-Rousse) i 11 putnika (Porto-Vecchio) po prelasku. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, Komisija nije mogla ne znati da se mobilizacijom ro-ro putničkih brodova umjesto ro-ro brodova znatno povećavaju kapitalni i operativni troškovi, što dovodi do precjenjivanja iznosa naknade za pružanje javne usluge koja se plaća koncesionarima. To društvo napominje i da su u oba slučaja korišteni ključevi za raspodjelu u rasponu od 60 % do 75 % za svaki trošak, što se čini očito neproporcionalnim i neopravdanim s obzirom na obveze pružanja javne usluge određene za te linije.

(491) Naposljetku, društvo Corsica Ferries osporava objektivnost i razumnost metode koju su francuska tijela primijenila za raspodjelu neizravnih troškova i koja se, prema njihovim tvrdnjama, sastoji od raspodjele neizravnih troškova na uslugu od općeg gospodarskog interesa *„samo razmjerno kapacitetu (izraženom u m^3 obujma) rezerviranom na plovilu za djelatnosti povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa"*. U tom pogledu društvo Corsica Ferries dovodi u pitanje isključivo korištenje kapaciteta izraženog u m^3 za određivanje metode raspodjele s obzirom na to da se obveze pružanja javne usluge odnose i na prijevoz putnika. Kako bi se zajamčilo da se u obzir uzimaju samo troškovi koji su izravno povezani s pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa, ključevi za raspodjelu moraju nužno odražavati stvarni udio kapaciteta potrebnog za prijevoz putnika u odnosu na ukupni kapacitet plovila koja koriste koncesionari.

5.1.4. *Neispunjavanje trećeg kriterija iz presude Altmark*

(492) Društvo Corsica Ferries smatra da se ugovorima o javnim uslugama dodjeljuje prekomjerna naknada njihovim korisnicima zbog četiri razloga.

5.1.4.1. Metodologija raspodjele troškova za izračun naknade na temelju ugovora o javnim uslugama u ovom slučaju nije opravdana

(493) Društvo Corsica Ferries osporava metodologiju raspodjele troškova koju su francuska tijela odabrala za procjenu troškova izravno povezanih s pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa. Smatra da odabir Francuske nije opravdan niti je analiziran u odluci o pokretanju postupka.

(494) *Prvo*, društvo Corsica Ferries ističe da se naknada za uslugu od općeg gospodarskog interesa u načelu mora izračunati primjenom metodologije neto izbjegnutih troškova, dok se metodologija raspodjele troškova može primijeniti samo ako je primjena metodologije neto izbjegnutih troškova nemoguća ili neprikladna. Nacionalna tijela moraju propisno obrazložiti, a Komisija mora potvrditi, nemogućnost primjene ili neprikladnost metodologije neto izbjegnutih troškova.

(495) Društvo Corsica Ferries smatra da u ovom slučaju francuska tijela nisu dostavila nikakvo obrazloženje. Slično tomu, u odluci o pokretanju postupka ne dovode se u pitanje prikladnost metodologije raspodjele troškova ni obrazloženja za neprimjenu metodologije neto izbjegnutih troškova. Taj nedostatak sam po sebi očita je pogreška u ocjeni francuskih tijela i pogreška koja se tiče prava koju je počinila Komisija.

(496) *Drugo*, društvo Corsica Ferries smatra da je u ovom slučaju primjena metodologije neto izbjegnutih troškova bila nužna s obzirom na to da nije bila neprikladna. Prema mišljenju tog društva, samo bi se primjenom te metodologije moglo isključiti postojanje prekomjerne naknade korisnicima ugovora o javnim uslugama, konkretno zbog sljedećih razloga:

— metodologija neto izbjegnutih troškova ne iziskuje raspodjelu troškova između obveza pružanja javne usluge i drugih djelatnosti koncesionara te se tako izbjegava proizvoljnost povezana s potrebom za takvom raspodjelom,

— metodologija neto izbjegnutih troškova ne iziskuje *ex ante* procjene opsega djelatnosti povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa i djelatnosti koje nisu povezane s tom uslugom koje su potrebne za raspodjelu troškova na temelju metodologije raspodjele troškova i ne uključuje rizik od netočnih procjena u okviru raspodjele koje bi mogle dovesti do precjenjivanja troškova koji će se nadoknaditi,

— metodologija neto izbjegnutih troškova temelji se na ukupnoj procjeni svih djelatnosti (onih koje su povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa i onih koje nisu povezane s tom uslugom) koje obavlja koncesionar, tako da koncesionar ne može donijeti strateške odluke kako bi maksimalno povećao svoju učinkovitost u području koje nije dio usluge od općeg gospodarskog interesa.

(497) Metodologija neto izbjegnutih troškova bila je tim potrebnija jer se u metodologiji raspodjele troškova ne uzima u obzir dodatna dobit ostvarena izvan opsega usluge od općeg gospodarskog interesa, čak i ako je ostvarena pružanjem te usluge od općeg gospodarskog interesa. Društvo Corsica Ferries ističe da korisnici ugovora o javnim uslugama navode da bez ugovora o javnim uslugama nisu voljni nuditi nikakve komercijalne usluge, tako da se nijedna komercijalna djelatnost koju ti korisnici obavljaju na temelju ugovora o javnim uslugama ne bi obavljala kad se ne bi pružala usluga od općeg gospodarskog interesa. Prihodi od tih djelatnosti stoga se ostvaruju zahvaljujući dodjeli ugovora o javnim uslugama, a primjena metodologije neto izbjegnutih troškova omogućila bi njihovo uzimanje u obzir pri izračunu naknade na način da korisnici ugovora o javnim uslugama ne ostvare nikakvu nerazmjernu prednost.

(498) Naposljetku, prema mišljenju društva Corsica Ferries, metodologija neto izbjegnutih troškova bila je nužna s obzirom na neproporcionalne obveze pružanja javne usluge utvrđene u ugovorima o javnim uslugama, prema kojima su korisnici ugovora o javnim uslugama bili dužni ponuditi preveliki kapacitet u odnosu na potrebu za javnom uslugom.

5.1.4.2. U svakom slučaju, u metodologiji raspodjele troškova morala se uzeti u obzir dobit od djelatnosti korisnika ugovora o javnim uslugama koje nisu povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa.

(499) Društvo Corsica Ferries ističe da se u skladu s točkom 32. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa mora uzeti u obzir prekomjerna dobit ostvarena na temelju posebnih ili isključivih prava, čak i ako je povezana s drugim djelatnostima.

(500) Prema mišljenju društva Corsica Ferries, iako ugovorima o javnim uslugama nisu predviđena isključiva prava za korisnike tih ugovora, njima se ipak *de facto* dodjeljuju takva isključiva prava zbog tri razloga:

— obveze pružanja javne usluge utvrđene u ugovorima o javnim uslugama nisu proporcionalne u odnosu na stvarne potrebe za javnom uslugom,

— korisnici ugovora o javnim uslugama primaju znatne javne subvencije, koje drugi pomorski prijevoznici koji posluju u okviru sustava obveza pružanja javne usluge ne primaju,

— sustav obveza pružanja javne usluge odvraća brodarska društva koja žele pružati usluge pomorskog prijevoza između luke Marseille i korzičkih luka koja su u tržišnom natjecanju s korisnicima ugovora o javnim uslugama.

(501) Društvo Corsica Ferries u tom pogledu ističe da su ta *de facto* isključiva prava u nekoliko navrata istaknuli Vijeće za tržišno natjecanje u svojoj odluci br. 06-MC-03 od 11. prosinca 2006., Tijelo za tržišno natjecanje u svojem mišljenju br. 12-A-07 od 17. veljače 2012., Komisija u svojoj odluci u predmetu SA.22843 od 2. svibnja 2013. te ponovno Tijelo za tržišno natjecanje u svojem mišljenju od 17. studenog 2020. ([182]) Društvo Corsica Ferries smatra da su ta utvrđenja i dalje valjana te ističe da se od otvaranja tržišta usluga pomorskog prijevoza do Korzike za tržišno natjecanje 1996. na linijama Marseille – Korzika nije pojavila ponuda koja bi konkurirala ponudi postojećih koncesionara.

(502) Društvo Corsica Ferries stoga smatra da se mora donijeti jedan od sljedeća dva zaključka:

— činjenica da na linijama s lukom Marseille 30 godina ne postoji stvarno tržišno natjecanje dokaz je da ugovori o javnim uslugama predstavljaju prepreke ulasku na tržište jer korisnici tih ugovora na temelju njih imaju isključiva prava prometovanja na pomorskim linijama između Korzike i Marseillea, uključujući obavljanje nastalih komercijalnih djelatnosti. Stoga je te djelatnosti trebalo uzeti u obzir u okviru primjene metodologije raspodjele troškova,

— tržišno natjecanje na linijama Marseille – Korzika razvijalo se preko linija Toulon – Korzika, u kojem slučaju valja zaključiti da usluge pomorskog prijevoza koje se pružaju iz luka Toulon i Marseille tvore jedno tržište i stoga ne postoji potreba za javnom uslugom.

5.1.4.3. Klauzule ugovora o javnim uslugama nisu dovoljne da se isključi svaki rizik od prekomjerne naknade

(503) *Prvo*, društvo Corsica Ferries smatra da članak 40. ugovora o javnim uslugama, čija je svrha osigurati da koncesionari vrate svaku prekomjernu naknadu koja premašuje razumnu dobit, nije dovoljan jer je ograničen samo na opseg usluge od općeg gospodarskog interesa i isključuje marže ostvarene na nastale komercijalne djelatnosti.

(504) *Drugo*, društvo Corsica Ferries upućuje na studiju BRG-a 3, u kojoj se osporava preliminarno stajalište Komisije kojim se odobrava izračun razumne dobiti na temelju tekućih prihoda prije poreza, umjesto na temelju stope povrata na kapital za korisnike, zbog toga što bi tekuće prihode prije poreza bilo lakše promatrati u računovodstvenim podacima od stope povrata na kapital. Međutim, u studiji BRG-a 3 smatra se da podaci o troškovima usluge od općeg gospodarskog interesa ne mogu lako promatrati u računima dobiti i gubitka korisnika, nego zahtijevaju upitnu raspodjelu različitih stavki troškova na djelatnosti povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa i djelatnosti koje nisu povezane s tom uslugom.

([182]) Društvo Corsica Ferries upućuje na točku 348. mišljenja Tijela za tržišno natjecanje od 17. studenog 2020.: „postojanje određenih čimbenika objašnjava zašto znatna konkurentska prednost koju imaju koncesionari pružatelji javnih usluga može doprinijeti tome da im se de facto dodijele isključiva prava na linijama između Marseillea i Korzike.”.

(505) *Treće*, članak 35.1. ugovora o javnim uslugama, kojim se propisuje da su ključevi za raspodjelu fiksni za vrijeme trajanja ugovora, podložno *ex post* provjeri radi utvrđivanja razlike (koju je potrebno nadoknaditi) u odnosu na ključeve koji proizlaze iz poslovanja, očito je manjkav jer (i) pojam „ključ koji proizlazi iz poslovanja" nije definiran ([183]) i (ii) ne omogućuje potpunu neutralizaciju neočekivanih učinaka proizišlih iz samog mehanizma ključeva za raspodjelu. Naime, u studiji BRG-a 3 u tom se pogledu ističe da se člankom 35.1. ugovora o javnim uslugama propisuje da će korisnici ugovora o javnim uslugama moći zadržati polovinu razlike između naknade izračunane *ex ante* i *ex post* (do maksimalnog iznosa od 5 % početne naknade).

(506) *Četvrto*, društvo Corsica Ferries smatra da se člankom 32. ugovora o javnim uslugama, koji se odnosi na raspodjelu dobiti ostvarene u okviru obavljanja nastalih komercijalnih djelatnosti, ne sprečava svaka prekomjerna naknada jer se ostvarena dobit može koristiti za financiranje ulaganja korisnika ugovora o javnim uslugama. Korisnici ugovora o javnim uslugama tako bi ostvarili prednost u obliku potpore za ulaganje koja je jednaka iznosu uložene ostvarene dobiti, što bi predstavljalo nezakonitu državnu potporu različitu od naknade koja se isplaćuje na temelju ugovora o javnim uslugama.

(507) *Naposljetku*, društvo Corsica Ferries smatra da se ni u jednoj klauzuli ugovora o javnim uslugama ne uzima u obzir dodatna naknada koju će korisnici vjerojatno primiti na ime kapitalnih dobitaka od svojih plovila, bilo pri izračunu naknade ili u okviru metode provjere razumne dobiti.

(508) Društvo Corsica Ferries u tom pogledu upućuje na studiju BRG-a 3, u kojoj se iznose dva opažanja.

(509) Prvo, naknada koju primaju korisnici ugovora o javnim uslugama znatno premašuje ekonomsku amortizaciju plovila. Subvencija koja se plaća koncesionarima uključuje komponentu troškova ulaganja koja odgovara izdacima za amortizaciju i/ili najam i/ili troškovima zakupa plovila dodijeljenog za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa. Međutim, prema studiji BRG-a 3 gospodarski vijek brodova znatno premašuje razdoblje amortizacije ili standardno trajanje najma ([184]). Stoga bi svake godine naknada koju korisnici ugovora o javnim uslugama primaju u okviru komponente troškova ulaganja premašila zabilježeni gubitak gospodarske vrijednosti.

(510) Drugo, u studiji BRG-a 3 navodi se da u ugovorima o javnim uslugama nije predviđen nikakav mehanizam za praćenje kapitalnih dobitaka koje bi korisnici ugovora o javnim uslugama mogli ostvariti od plovila. Člankom 51. ugovora o javnim uslugama predviđa se mogućnost da CdC otkupi brodove po cijeni nižoj od njihove tržišne vrijednosti (kako bi se uzele u obzir već isplaćene subvencije), ali to stjecanje nije obvezno. Nadalje, budući da se u ugovorima o javnim uslugama plovila smatraju vlasništvom korisnika tih ugovora, oni nisu obvezni prodati svoja plovila ako CdC predloži njihovu kupnju.

(511) Sve to predstavlja stvaran rizik od toga da će po isteku ugovora o javnim uslugama korisnici, na temelju povećane vrijednosti svojih plovila (u cijelosti ili djelomično financirane javnom naknadom), uz naknadu koja proizlazi iz izvršenja ugovora o javnim uslugama primiti dodatnu naknadu koja nije uzeta u obzir pri izračunu razumne dobiti (članak 39. ugovora o javnim uslugama) niti obuhvaćena klauzulom o provjeri razumne dobiti iz članka 40. ugovora o javnim uslugama.

5.1.4.4. Formula za indeksaciju komponente operativnih troškova očito je netočna

(512) Društvo Corsica Ferries upućuje na studiju BRG-a 3, u kojoj se ukazuje na pogrešku u formuli za indeksaciju prema kojoj su francuska tijela izračunala godišnji iznos komponente operativnih troškova (uvodna izjava 301.).

([183]) U studiji BRG-a 3 navodi se da bi, radi sprečavanja neočekivanih učinaka i prekomjerne naknade, ta klauzula trebala dovesti do *ex post* povećanja troškova raspodijeljenih na komercijalne djelatnosti kako bi se komercijalna dobit vratila na razinu razumne dobiti.

([184]) Na primjer, u studiji BRG-a 3 navodi se da flota društva Corsica Ferries uključuje plovila puštena u plovidbu prije više od 50 godina i da je, prema podacima tog društva, 31 % ro-ro putničkih brodova u svijetu starije od 40 godina, a njih 17 % starije je od 50 godina. Suprotno tomu, u toj se studiji ističe da su razdoblje amortizacije plovila i standardno trajanje najma znatno kraći. Računovodstvena dokumentacija društva La Méridionale za 2022. tako pokazuje 20-godišnju amortizaciju plovila i 15-godišnji najam jednog od plovila u njegovoj floti.

(513) Prema studiji BRG-a 3 godišnji iznos komponente operativnih troškova ne izračunava se zasebno za svaku godinu na temelju posebnog ključa za raspodjelu troškova, nego se izračunava za 2023. i zatim indeksira prema indeksu potrošačkih cijena. U toj se studiji smatra da je ta formula netočna jer podrazumijeva da povećanje komponente operativnih troškova od godine N do godine N + 1 nije jednako 85 % povećanja cijena između te dvije godine, kako je navedeno u ugovorima o javnim uslugama, nego je jednako 85 % ukupnog kumulativnog povećanja cijena od 2023. do godine N + 1. Smatra se da povećanje komponente operativnih troškova od 2029. do 2030. dobiveno primjenom te formule ne odgovara povećanju cijena zabilježenom između te dvije godine, nego ukupnom povećanju cijena od 2023. do 2030., tj. tijekom sedam godina ([185]).

5.1.5. *Neispunjavanje četvrtog kriterija iz presude Altmark*

(514) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka društvo Corsica Ferries u cijelosti upućuje na pritužbu, u kojoj je smatralo da mjere ne ispunjavaju četvrti kriterij iz presude Altmark. Društvo Corsica Ferries tvrdilo je da postupak javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama nije omogućio da se na temelju transparentnih i nediskriminirajućih uvjeta odaberu kandidati koji mogu pružati uslugu po najnižoj cijeni, konkretno zbog tri razloga.

(515) *Prvo*, društvo Corsica Ferries tvrdilo je da je postojalo nekoliko „prepreka ulasku na tržište” zbog kojih nije moglo adekvatno podnijeti ponudu i koje su išle u prilog dotadašnjim koncesionarima. Navelo je da su u ovom slučaju postojale dvije prepreke ulasku na tržište.

(516) Najprije je podsjetilo na vrlo kratko razdoblje od datuma dodjele ugovora o javnim uslugama (21. prosinca 2022.) do datuma početka pružanja usluga (1. siječnja 2023.), pri čemu je jasno da je za pomorski prijevoz potrebno razdoblje od najmanje šest mjeseci između ta dva datuma kako bi se dovoljno unaprijed otvorile rezervacije i preraspodijelila flota te tako ispunili zahtjevi za pružanje javne usluge. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, tako kratko razdoblje od datuma dodjele ugovora o javnim uslugama do početka pružanja usluga moglo je samo pogodovati dotadašnjim koncesionarima i ograničiti sudjelovanje drugih konkurenata.

(517) Drugo, društvo Corsica Ferries uputilo je na postojanje tehničkih zahtjeva koji nisu opravdani potrebama za javnom uslugom, kao što je ograničenje broja kandidata koji sudjeluju u postupku javne nabave. Ukazalo je na činjenicu da kandidati nisu mogli predložiti ro-ro brodove umjesto ro-ro putničkih brodova. Osim toga i prije svega, u postupku javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama od kandidata se tražilo, prema navodima društva Corsica Ferries, da koriste jedno ili dva dodatna plovila po grupi ([186]) kako bi ispunili zahtjeve za povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja koja se tijekom razdoblja izvršenja ugovora o javnim uslugama obavljaju na zahtjev javnog naručitelja te uz rok za obavješćivanje od najmanje tjedan dana unaprijed. Društvo Corsica Ferries smatra da je to značilo da su kandidati za sve grupe morali trajno mobilizirati sedam dodatnih plovila tijekom cijelog razdoblja izvršenja ugovora o javnim uslugama, a da se pritom korištenje tih plovila nije moglo predvidjeti ili zajamčiti niti su ih prijevoznici mogli koristiti za druge usluge (jer su plovila morala biti na raspolaganju za mobilizaciju u bilo kojem trenutku kako bi se zajamčilo obavljanje povratnih putovanja). To je ograničenje glavni razlog zbog kojeg društvo Corsica Ferries nije sudjelovalo u postupku javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama.

(518) *Drugo*, društvo Corsica Ferries smatralo je da kriteriji dodjele za ponude nisu omogućili odabir kandidata koji može pružati uslugu po najnižoj cijeni. Istaknulo je da je kriteriju dodjele koji se odnosi na financijsku naknadu dodijeljen ponder od samo 20 % i stoga je smatralo da se postupak javne nabave ne temelji na cijeni ekonomski najpovoljnije ponude.

(519) *Naposljetku*, društvo Corsica Ferries smatralo je da je mali broj kandidata koji su sudjelovali u postupku javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama (jedan do dva kandidata po grupi) pokazao da nije postojalo stvarno tržišno natjecanje.

([185]) U studiji BRG-a 3 predlaže se da se u formuli iz ugovora o javnim uslugama CFE(n) zamijeni s CFE 2023 ili da se I(2023) zamijeni s I(n).

([186]) Društvo Corsica Ferries navodi da je za svaku od pet grupa bilo potrebno mobilizirati dva plovila za fiksna povratna putovanja predviđena u ugovorima o javnim uslugama te jedno ili dva dodatna plovila (ovisno o grupama) kako bi se na zahtjev CdC-a u bilo kojem trenutku mogla obaviti povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja.

(520) Osim toga, društvo Corsica Ferries smatralo je da Francuska nije provela nikakvu prethodnu analizu troškova pružanja usluge koje bi snosio prosječan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji raspolaže odgovarajućim resursima kako bi utvrdila iznos naknade.

5.1.6. *Nepoštovanje pravila Direktive o koncesijama*

(521) Društvo Corsica Ferries ističe da je u pritužbi smatralo da se mjere ne mogu proglasiti spojivima jer povređuju odredbe Direktive o koncesijama. Navelo je dvije povrede: povredu načela jednakog postupanja, nediskriminacije i transparentnosti te prekomjerno trajanje ugovora o javnim uslugama.

(522) Kad je riječ o prvoj povredi, društvo Corsica Ferries u prvom je redu tvrdilo da je naišlo na dvije prepreke koje su mu onemogućile da podnese zahtjev (uvodne izjave 516. i 517.). Drugo, smatralo je da su francuska tijela izmijenila minimalne značajke postupka javne nabave za svaku grupu kako bi mogla odabrati ponude koje nisu bile u skladu s tehničkim zahtjevima iz Priloga 1. ugovorima o javnim uslugama.

(523) Kad je riječ o drugoj povredi, društvo Corsica Ferries tvrdilo je da trajanje ugovora o javnim uslugama nije opravdano s obzirom na izostanak ulaganja korisnika ugovora o javnim uslugama.

(524) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka društvo Corsica Ferries istaknulo je dvije točke, odnosno (i) moguću izmjenu minimalnih zahtjeva postupka javne nabave koju su provela francuska tijela tijekom tog postupka i (ii) trajanje ugovora o javnim uslugama, za koje je tvrdilo da je prekomjerno.

5.1.6.1. Izmjena minimalnih značajki tijekom postupka, odabir nepravilnih ponuda i diskriminirajuća priroda postupka dodjele ugovora o javnim uslugama

(525) Društvo Corsica Ferries u pritužbi je navelo da se člankom 37. Direktive o koncesijama propisuje da kandidati moraju ispuniti minimalne zahtjeve koje je javni naručitelj utvrdio u okviru postupka javne nabave. Javni naručitelj pak mora odbiti svaku ponudu koja nije u skladu s tim minimalnim zahtjevima.

(526) Društvo Corsica Ferries objasnilo je da su u Prilogu 1. ugovorima o javnim uslugama bili navedeni tehnički zahtjevi koje su kandidati morali u potpunosti ispuniti. Ti tehnički zahtjevi uključivali su broj povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja koja koncesionar treba obaviti na zahtjev CdC-a. Ta povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja mogla su se kombinirati unutar istog dana, na istoj liniji i na nekoliko linija istodobno te su morala biti u skladu sa svim tehničkim zahtjevima iz Priloga 1. ugovorima o javnim uslugama, među ostalim u pogledu voznih redova i kapaciteta plovila. Društvo Corsica Ferries smatra da su kandidati stoga morali imati flotu koja istodobno ispunjava sve zahtjeve iz Priloga 1. ugovorima o javnim uslugama, među ostalim u pogledu povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja, za svaku grupu za koju su podnijeli ponudu.

(527) Međutim, prema mišljenju društva Corsica Ferries, koncesionari nisu raspolagali svim plovilima koja bi im omogućila da prometuju na svim linijama za koje su, samostalno ili kao grupa, podnijeli ponudu. To se zapažanje temeljilo na tumačenju izvješća Francuske o analizi početnih ponuda. Prema tvrdnjama društva Corsica Ferries, u izvješću je navedeno da su kandidati sami odredili dan obavljanja povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja i, osim toga, da su smanjili broj tih povratnih putovanja. Promijenili su i vrijeme prelazaka nedjeljom i ponedjeljkom zimi. Naposljetku, za povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja mobilizirali su plovila koja nisu bila u skladu sa svim zahtjevima iz Priloga 1. ugovorima o javnim uslugama.

(528) Međutim, društvo Corsica Ferries smatra da su francuska tijela pristala izmijeniti minimalne značajke pravila nadmetanja tijekom pregovora, što je u suprotnosti s načelom jednakog postupanja prema kandidatima i načelom transparentnosti. Prema mišljenju tog društva, ta izmjena nije bila dopuštena jer u skladu sa sudskom praksom Suda javni naručitelj samo u iznimnim okolnostima može ispraviti ili dopuniti minimalne značajke, odnosno ako ih je „potrebno samo pojasniti ili ako je potrebno ispraviti očite materijalne pogreške, pod uvjetom da su svi ponuditelji obaviješteni” ([187]). Međutim, to ovdje nije bio slučaj. Osim toga i u svakom slučaju, to društvo tvrdi da iz sudske prakse Suda proizlazi i da se izmjene, kako bi bile prihvatljive, mogu provesti samo prije nego što ponuditelji podnesu ponude, što ovdje ponovno nije bio slučaj.

(529) Prema mišljenju društva Corsica Ferries, te su izmjene bile tim štetnije za njega jer je OTC-u postavilo konkretna pitanja o tehničkim zahtjevima utvrđenima u Prilogu 1. ugovorima o javnim uslugama (kapacitet, vozni redovi, kabine za osobe smanjene pokretljivosti) te operativnim i gospodarskim aranžmanima za obavljanje povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja. Društvo Corsica Ferries navodi da je OTC odgovorio da su tehnički zahtjevi iz Priloga 1. ugovorima o javnim uslugama minimalna značajka koja je isključena iz pregovora i da su kandidati obvezni podnijeti ponudu koja ispunjava sve tehničke zahtjeve iz Priloga 1.

(530) Nadalje, zbog kumulativnih učinaka tih minimalnih značajki čije je ispunjavanje bilo obvezno za kandidate društvo Corsica Ferries odustalo je od podnošenja ponude jer je to ispunjavanje podrazumijevalo (i) mobilizaciju jednog ili čak dva dodatna plovila po liniji radi obavljanja povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja, (ii) nepostojanje bilo kakvog jamstva stvarnog obavljanja tih dodatnih povratnih putovanja ili bilo kakve transparentnosti u pogledu datuma njihova obavljanja, (iii) isplaćivanje novčane naknade samo za dodatna povratna putovanja koja je CdC stvarno zatražio i koncesionar obavio.

(531) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka društvo Corsica Ferries smatra da su informacije koje je dostavila Francuska i koje su navedene u odluci o pokretanju postupka ([188]) netočne.

(532) Društvo Corsica Ferries tvrdi da se u skladu s pravilima nadmetanja Prilog 1. ugovorima o javnim uslugama nije mogao izmijeniti. Kandidati stoga nisu smjeli izmijeniti tehničke zahtjeve navedene u tom prilogu. To društvo u tom pogledu ističe da su pravila nadmetanja (članak 2.4. o minimalnim značajkama i članak 4.1. o natječajnoj dokumentaciji) sastavljena na isti način kao i pravila nadmetanja za dodjelu ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2019. – 2020. Međutim, u sporu koji se odnosio na te ugovore o javnim uslugama Državno vijeće presudilo je da bi „tehnički prilog o uslugama iz Priloga 1. nacrtu ugovora trebalo smatrati, s obzirom na odredbe članka 4.1. pravila nadmetanja, dijelom natječajne dokumentacije i, slijedom toga, dokumentom u kojem se utvrđuju očekivane minimalne značajke” ([189]).

5.1.6.2. Prekomjerno trajanje ugovora o javnim uslugama

(533) Društvo Corsica Ferries u pritužbi je smatralo da ugovorima o javnim uslugama nisu predviđena nikakva ulaganja uspješnih kandidata, tako da je trajanje tih ugovora (više od pet godina) u suprotnosti odredbama članka 18. Direktive o koncesijama. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, to naročito potvrđuje obveza određena kandidatima prema kojoj u trenutku podnošenja zahtjeva u potpunosti i cijelosti raspolažu plovilima dodijeljenima za prometovanje na svakoj liniji obuhvaćenoj ugovorima o javnim uslugama.

(534) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka društvo Corsica Ferries osporava preliminarno stajalište Komisije prema kojem se trajanje ugovora o javnim uslugama čini opravdanim s obzirom na činjenicu (i) da se ugovorima o javnim uslugama propisuje da su koncesionari dužni mobilizirati plovila, što predstavlja znatno kapitalno opterećenje, i (ii) da postoje drugi ugovori o javnim pomorskim uslugama u Europi s razdobljem trajanja duljim od šest godina.

([187]) Presuda Suda od 29. ožujka 2012., *SAG ELV Slovensko*, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, t. 40.
([188]) Uvodne izjave 419. i 423. odluke o pokretanju postupka.
([189]) Državno vijeće, 24. lipnja 2019., La Méridionale, br. 429407.

(535) *Kad je riječ o prvoj točki*, društvo Corsica Ferries smatra da iz uvodne izjave 52. i članka 18. Direktive o koncesijama proizlazi da se razdoblje koncesije dulje od pet godina može opravdati isključivo ako sam javni naručitelj od koncesionara zahtijeva ulaganja. Ako koncesionar snosi trošak ulaganja potrebnih za pružanje dodijeljene javne usluge, trajanje koncesije mora se odrediti na temelju razdoblja za povrat tih ulaganja. Suprotno tomu, prema mišljenju društva Corsica Ferries, ni u Direktivi o koncesijama ni u sudskoj praksi Suda ne priznaje se da se trajanje koncesije dulje od pet godina može opravdati bilo čim drugim nego ulaganjima koja zahtijeva javni naručitelj.

(536) Osim toga, društvo Corsica Ferries smatra da su prethodno navedene odredbe Direktive o koncesijama povezane s činjenicom da se u načelu tako zahtijevana ulaganja koja je koncesionar proveo vraćaju javnom naručitelju po isteku koncesije. Stoga ulaganja koja se od koncesionara zahtijevaju u okviru koncesije ne čine vlastitu imovinu koncesionara koja ostaje u njegovu vlasništvu ili pod njegovim nadzorom po isteku koncesije. U tom kontekstu trajanje koncesije izračunava se tako da se koncesionaru omogući povrat ulaganja koja se od njega zahtijevaju i od kojih će biti prisiljen odustati po isteku ugovora.

(537) Međutim, to nije slučaj s predmetnim ugovorima o javnim uslugama jer plovila koja su korisnici mobilizirali za njihovo izvršenje (i) ne proizlaze iz obveze ulaganja koju su odredila francuska tijela i (ii) imovina su korisnika ugovora o javnim uslugama, koji zadržavaju vlasništvo nad njima / nastavljaju ih koristiti po isteku ugovora o javnim uslugama. U tim okolnostima i s obzirom na to da se od korisnika ugovora o javnim uslugama ne zahtijevaju nikakva ulaganja, trajanje ugovora o javnim uslugama nije opravdano.

(538) Društvo Corsica Ferries navodi da ugovori o javnim uslugama svojim korisnicima u svakom slučaju omogućuju da u računovodstvenoj dokumentaciji ugovora o javnim uslugama otpišu troškove ulaganja povezane s plovilima, uz razuman povrat na uloženi kapital. Međutim, prema mišljenju društva Corsica Ferries, u ovom je slučaju jasno da u parametrima naknade nije uzeta u obzir preostala vrijednost plovila nakon isteka ugovora o javnim uslugama, koja će ostati na raspolaganju korisnicima tih ugovora.

(539) *Kad je riječ o drugoj točki*, društvo Corsica Ferries smatra da primjeri razdoblja pomorskih koncesija u Europi duljih od šest godina koje je navela Francuska nisu primjenjivi na ovaj predmet. Kad je riječ o norveškom predmetu na koji se poziva Francuska i u kojem su sklopljeni ugovori o koncesiji u trajanju od 10 godina, društvo Corsica Ferries smatra da je to razdoblje opravdano obvezom ulaganja u nova plovila koja je određena koncesionaru. Situacija u pogledu predmetnih ugovora o javnim uslugama stoga je drukčija jer Francuska i Komisija priznaju da se od korisnika tih ugovora ne zahtijevaju nikakva ulaganja.

5.2. **Primjedbe društva Corsica Linea**

(540) Društvo Corsica Linea iznijelo je primjedbe o tri pitanja: (i) postojanju potrebe za javnom uslugom, (ii) usklađenosti postupka javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama s pravom EU-a o koncesijama i (iii) nepostojanju bilo kakve prednosti dodijeljene korisnicima ugovora o javnim uslugama ili, u svakom slučaju, usklađenosti ugovora o javnim uslugama s Odlukom Komisije od 20. prosinca 2011. o primjeni članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa („**Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa**”) ([190]).

5.2.1. *Postojanje potrebe za javnom uslugom*

(541) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka društvo Corsica Linea očitovalo se o tri pitanja koja se odnose na ispitivanje postojanja potrebe za javnom uslugom:

— procjeni kvantitativne potražnje za nezamjenjivim prijevozom vučenog tereta iz luke Marseille, procijenjene na 80 % zabilježenog povijesnog prometa iz te luke,

— definiciji obveza pružanja javne usluge koje se odnose na minimalni kapacitet za prijevoz tereta po prelasku, izražen u količini, i koje su koncesionarima određene na temelju ugovora o javnim uslugama,

— zamjenjivosti luka Ajaccio i Propriano.

([190]) SL L 7, 11.1.2012., str. 3.

(542) Društvo Corsica Linea navodi da je u vezi s ta tri pitanja naručila gospodarsku studiju koju je provela grupa Analysis Group („**studija grupe Analysis**”) i koja, prema njegovu mišljenju, sadržava sve činjenične i gospodarske informacije na temelju kojih se može zaključiti da Francuska nije počinila očitu pogrešku u dokazivanju potrebe za javnom uslugom.

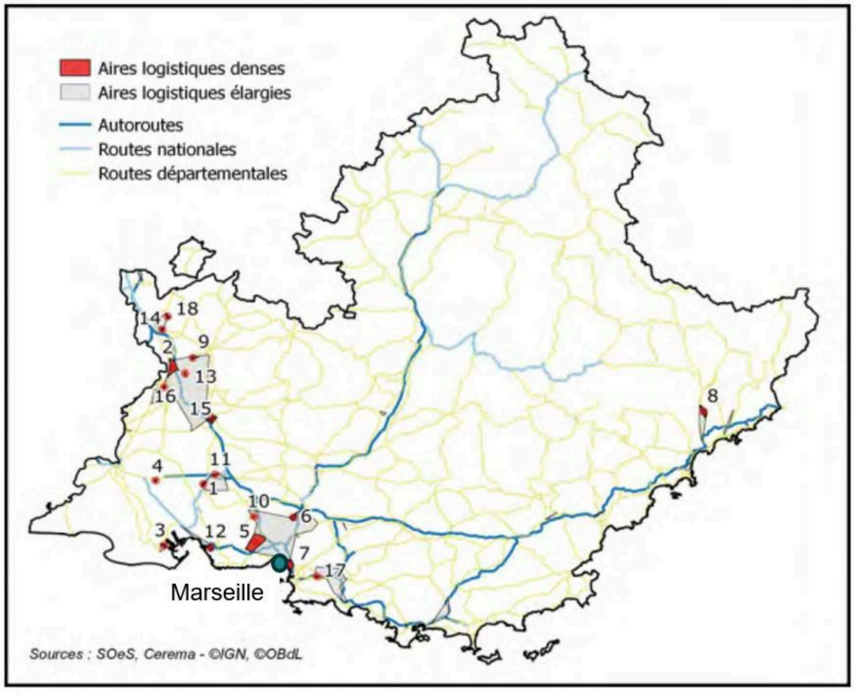
5.2.1.1. Ne postoji očita pogreška u ocjeni počinjena pri procjenjivanju udjela potražnje za prijevozom vučenog tereta za koji se ne razmatra nikakva alternativa luci Marseille

(543) Društvo Corsica Linea smatra da je lokacija logističkih baza prijevoznika koji prevoze teret do Korzike gotovo jedini odlučujući čimbenik za odabir kopnene luke polaska.

(544) Društvo Corsica Linea konkretno se poziva na studiju grupe Analysis, u kojoj je analizirana lokacija 18 najkoncentriranijih logističkih područja u regiji PACA ([191]). Od tih 18 područja samo se jedno nalazilo u općini kojoj najbliža luka nije Marseille. Studija grupe Analysis stoga upućuje na to da bi prestanak pružanja usluga prijevoza tereta kroz luku Marseille prisilio veliku većinu prijevoznika da putuju u udaljeniju luku i doveo do znatnog povećanja troškova prijevoza, koje bi, prema studiji, u prosjeku iznosilo 11 %.

Slika 2

Lokacija logističkih područja u regiji Provence-Alpes-Côte d’Azur



Izvor: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, str. 87.

Legenda: *Aires logistiques denses* – Koncentrirana logistička područja

Aires logistiques élargies – Proširena logistička područja

Autoroutes – Autoceste

([191]) U studiji grupe Analysis kao izvor koristi se stranica 87 atlasa skladišta i logističkih područja u Francuskoj iz 2015., koji je dostupan na internetskoj stranici: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (pristupljeno 18. listopada 2024.).

Routes nationales – Glavne ceste

Routes départementales – Sporedne ceste

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Svako logističko područje označeno je brojem

(545) Procjena od 11 % utvrđena je u studiji grupe Analysis usporedbom cestovne dionice između Salon-de-Provencea ([192]) i Marseillea, s jedne strane, te Salon-de-Provencea i Toulona, s druge strane ([193]). Zaključeno je da je cestovna dionica kroz Toulon podrazumijevala dodatne cestovne troškove od 75 EUR za prijevoznika ([194]), a glavni su razlozi bili (i) dvije cestarine naplaćene između Salon-de-Provencea i Toulona (što je dovelo do troškova od 35,10 EUR za putovanje do Toulona umjesto 6,90 EUR do Marseillea) i (ii) povećanje troškova goriva ([195]).

5.2.1.2. Francuska je točno utvrdila minimalne kapacitete za prijevoz tereta u ugovorima o javnim uslugama

(546) Društvo Corsica Linea navodi da se Francuskoj ne može valjano pripisati nikakva očita pogreška u utvrđivanju minimalnih kapaciteta za prijevoz tereta u ugovorima o javnim uslugama; upravno suprotno, statistički podaci za 2023. pokazuju da su se ti minimalni kapaciteti redovito premašivali od prve godine provedbe ugovora o javnim uslugama.

(547) Društvo Corsica Linea u tom pogledu upućuje na studiju grupe Analysis, u kojoj su analizirane stvarne količine tereta koje su svakog mjeseca 2023. prevezene iz Marseillea u luke Ajaccio i Bastia. Te analize pokazuju da je prag minimalnog kapaciteta vrlo često niži od stvarnih količina koje prevozi društvo Corsica Linea ([196]).

5.2.1.3. Luke Ajaccio i Propriano nisu zamjenjive

(548) Društvo Corsica Linea neosnovanom smatra tvrdnju društva Corsica Ferries da su luke Ajaccio i Propriano u potpunosti zamjenjive. Prema mišljenju društva Corsica Linea, analiza trajanja putovanja najvažniji je čimbenik koji tijela za tržišno natjecanje koriste za definiranje „prihvatnog područja", a stoga i za utvrđivanje eventualne zamjenjivosti dviju konkurentskih usluga unutar tog prihvatnog područja.

(549) Na temelju informacija iz studije grupe Analysis za mnoge korzičke općine koje se nalaze na prihvatnom području luke Propriano dulje vrijeme putovanja putnika do luke Ajaccio umjesto do luke Propriano dovelo bi do znatnog povećanja njihovih troškova ([197]).

([192]) Prema studiji grupe Analysis grad Salon-de-Provence geografsko je središte (prosječne koordinate) svih 18 koncentriranih logističkih područja obuhvaćenih studijom.

([193]) Pri izračunu cestovne dionice u studiji grupe Analysis korištene su referentne vrijednosti iz simulatora troškova francuskog Nacionalnog odbora za ceste (za izračun cestovnih troškova) i s internetskih stranica Mappy (za izračun udaljenosti). U studiji grupe Analysis uzimaju se u obzir (i) troškovi goriva (procijenjeni troškovi potrošnje goriva od 0,319 EUR/km), (ii) troškovi plaće vozača (troškovi vozačkog osoblja po satu pružanja usluge dodijeljenog vozilu iznose 17,39 EUR/sat), (iii) troškovi cestarina, (iv) troškovi habanja, tj. troškovi održavanja i popravka (troškovi održavanja i popravka vozila iznose 0,083 EUR/km), i (v) troškovi popravka guma (troškovi popravka guma iznose 0,025 EUR/km).

([194]) Troškovi prijevoza vučenog tereta od geografskog središta regije PACA (Salon-de-Provence) do luke Toulon iznose 116 EUR u odnosu na 41,14 EUR do luke Marseille. Prema studiji grupe Analysis tranzitom kroz Toulon umjesto Marseille troškovi kopnenog prijevoza stoga se u prosjeku uvećavaju za 2,8 puta.

([195]) Izračuni iz studije grupe Analysis uključivali su i troškove pomorskog prijevoza, ali se smatralo da je cijena pomorskog prijevoza jednaka za Toulon i Marseille, tj. da iznosi 40 EUR po linearnom metru od pristaništa do pristaništa (640 EUR po kamionu, uz pretpostavljenu prosječnu duljinu kamiona od 16 metara). Stoga su troškovi pomorskog prijevoza u toj analizi jednaki nuli.

([196]) U studiji grupe Analysis navodi se da je prag iz ugovora o javnim uslugama često niži od maksimalne količine nezamjenjivog tereta koji društvo Corsica Linea preveze svaki mjesec: to vrijedi za 6 od 12 mjeseci 2023. za liniju Marseille – Bastia te za 5 od 12 mjeseci 2023. za liniju Marseille – Ajaccio.

([197]) Prema studiji grupe Analysis jednosmjerno putovanje iz Propriana ili njegove okolice do luke Ajaccio podrazumijevalo bi procijenjene dodatne cestovne troškove od oko 8,00 EUR, ako se uzmu u obzir troškovi goriva od 1,99 EUR po litri za mali automobil koji troši 5,2 litre na 100 km.

5.2.2. *Usklađenost s pravilima EU-a o koncesijama*

5.2.2.1. Kratko vrijeme za mobilizaciju plovila nakon poziva za podnošenje ponuda nije bilo prepreka društvu Corsica Ferries da podnese zahtjev

(550) Društvo Corsica Linea smatra da kratko razdoblje od datuma dodjele ugovora o javnim uslugama do početka pružanja usluga nije moglo spriječiti društvo Corsica Ferries da podnese zahtjev za sudjelovanje u postupku dodjele ugovora o javnim uslugama.

(551) *Prvo*, društvo Corsica Linea smatra da su u javnom pozivu za podnošenje ponuda objavljenom 6. svibnja 2022. u *Službenom listu Europske unije* potencijalni kandidati obaviješteni o tome da će pružanje usluga predviđenih u ugovorima o javnim uslugama započeti 1. siječnja 2023. Potencijalni kandidati stoga su o datumu početka pružanja predmetnih usluga bili obaviješteni osam mjeseci unaprijed. Osim toga, čim su francuska tijela 22. siječnja 2022. pokrenula savjetovanje s prijevoznicima objavljeno je i da će ugovori o javnim uslugama stupiti na snagu 1. siječnja 2023. Društvo Corsica Linea stoga smatra da su sva brodarska društva koja su mogla podnijeti ponudu u siječnju 2022., a najkasnije 6. svibnja 2022., bila obaviještena o datumu početka ugovora o javnim uslugama.

(552) *Drugo*, društvo Corsica Linea ističe da je u pravilima nadmetanja objavljenima 6. svibnja 2022. navedeno da kandidati svoje zahtjeve i ponude moraju podnijeti do 25. srpnja 2022. te da će svi pregovarački sastanci započeti okvirno u kolovozu 2022. Stoga je kandidat koji je podnio ozbiljnu ponudu u srpnju 2022. i koji je očekivao da bi njegova ponuda mogla biti odabrana imao gotovo pet mjeseci da se pripremi i raspodijeli svoju flotu na linije za koje se nadmetao.

(553) *Naposljetku*, budući da su francuska tijela po isteku roka za podnošenje ponuda (25. srpnja 2022.) znala da su zahtjeve i ponude podnijela samo društva Corsica Linea i La Méridionale, mogla su, a da time ne povrijede pravila iz Direktive o koncesijama, odlučiti produljiti trajanje pregovora i skratiti razdoblje od datuma dodjele ugovora o javnim uslugama do datuma njihova stupanja na snagu. Budući da društvo Corsica Ferries nije bilo kandidat za sklapanje ugovora o javnim uslugama, stvarnim trajanjem faze pregovora nije se mogla povrijediti Direktiva o koncesijama.

5.2.2.2. Područje primjene minimalnih zahtjeva nije uključivalo povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja

5.2.2.2.1. Područje primjene minimalnih zahtjeva nije obuhvaćalo povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja

(554) Društvo Corsica Linea ističe da u skladu s člankom 37. Direktive o koncesijama javni naručitelj može slobodno odrediti minimalne zahtjeve i pritom slobodno utvrditi njihovo područje primjene i sadržaj. Minimalni zahtjevi koje je javni naručitelj odredio u natječajnoj dokumentaciji mogu se tumačiti samo unutar strogih ograničenja njihova teksta.

(555) Društvo Corsica Linea ističe da su u ovom slučaju ti zahtjevi utvrđeni u članku 2.4. pravila nadmetanja. Stoga smatra da, iako je bilo potrebno uputiti na Prilog 1. ugovorima o javnim uslugama kako bi se razumjelo točno područje primjene nekih od tih minimalnih zahtjeva, Prilog 1.kao cjelina nije mogao činiti minimalni zahtjev.

(556) Prema mišljenju društva Corsica Linea, taj zaključak dovodi do sljedećih utvrđenja.

(557) Društvo Corsica Linea najprije navodi da se dodatna povratna putovanja ne spominju u članku 2.4. pravila nadmetanja. Obuhvaćeni su samo „vozni redovi" i „učestalost usluga". Osim toga, u Prilogu 1. ugovorima o javnim uslugama dodatna povratna putovanja navode se samo kao mogućnost, pri čemu je njihovo obavljanje prepušteno diskrecijskoj odluci francuskih tijela. Ta upućivanja stoga ne pokazuju nikakvu značajku u pogledu „voznih redova" dodatnih povratnih putovanja ili njihove „učestalosti" u smislu minimalnog zahtjeva utvrđenog u članku 2.4. pravila nadmetanja. Nadalje, prema mišljenju društva Corsica Linea, to što je javni naručitelj izrazio mogućnost koja bi se mogla pojaviti tijekom izvršenja ugovora ne može se izjednačiti s minimalnim zahtjevom iz članka 37. Direktive o koncesijama, odnosno s „uvjet[ima] i značajk[ama] (osobito tehničk[im], fizičk[im], funkcionaln[im] i pravn[im]) koje svaka ponuda treba ispunjavati i posjedovati".

(558) Društvo Corsica Linea primjećuje da se povratna putovanja s promjenjivim rasporedom ne spominju ni u članku 2.4. pravila nadmetanja ni u Prilogu 1. Stoga se iz tih odredaba ne može zaključiti da postoje posebne značajke koje se odnose na povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i povezane su s voznim redovima ili učestalošću, koji kao takvi čine minimalni zahtjev.

(559) Budući da ni dodatna povratna putovanja ni povratna putovanja s promjenjivim rasporedom nisu bila minimalni zahtjev, pravilima nadmetanja nije se moglo zahtijevati posjedovanje flote za ta povratna putovanja koja bi se posebno morala dodijeliti za njihovo obavljanje, suprotno onomu što tvrdi društvo Corsica Ferries. Društvo Corsica Linea smatra da je to potvrđeno dvama dodatnim razlozima.

(560) Prvo, u skladu s člancima 17. i 18. ugovora o javnim uslugama (uvodne izjave od 285. do 287.), iako OTC odlučuje o obavljanju povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja, ta mogućnost ne podrazumijeva nikakvu obvezu mobilizacije jednog ili više brodova kako bi se odgovorilo na taj zahtjev ([198]).

(561) Drugo, prihvatiti vjerojatnost, kao što to čini društvo Corsica Ferries, da bi javni naručitelji zahtijevali posjedovanje dodatnog plovila kako bi se odmah odgovorilo na mogućnost nekoliko dodatnih povratnih putovanja ili povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom nema gospodarskog smisla s obzirom na znatne iznose dodatne naknade koji bi bili potrebni za pokrivanje troškova imobilizacije plovila, koja bi u načelu bila neaktivna.

5.2.2.2.2. Ponude društva Corsica Linea bile su u skladu s pravilima nadmetanja

(562) *Prvo,* društvo Corsica Linea napominje da njegove konačne ponude nisu uključivale nikakve izmjene Priloga 1. ili članaka 16. i 17. nacrta ugovora o javnim uslugama kad je riječ o povratnim putovanjima s promjenjivim rasporedom i dodatnim povratnim putovanjima. U prilozima 1. koji su dostavljeni u potporu konačnim ponudama društva Corsica Linea za grupe 1, 3 i 5 samo se predlaže gdje bi se mogla pozicionirati dodatna povratna putovanja na temelju znanja društva Corsica Linea o uslugama pomorskog prijevoza.

(563) *Drugo*, kad je riječ o kapacitetu plovila (za prijevoz putnika i tereta), društvo Corsica Linea smatra da je kapacitet koji nude plovila koja je dodijelilo različitim grupama u skladu s minimalnim kapacitetom za prijevoz tereta i putnika. Tvrdi i da sva njegova plovila imaju potrebni minimalni broj kabina za osobe smanjene pokretljivosti ([199]).

5.2.2.3. Trajanje ugovora o javnim uslugama u skladu je s pravom EU-a

(564) Društvo Corsica Linea slaže se s Komisijinom preliminarnom analizom opravdanosti trajanja ugovora o javnim uslugama. Dostavila je dvije dodatne primjedbe o tom pitanju.

(565) *Prvo,* društvo Corsica Linea smatra da je trajanje ugovora o javnim uslugama u skladu sa standardima utvrđenima u pravu EU-a. U tom pogledu upućuje na Komisijinu praksu donošenja odluka o ugovorima o javnim uslugama pomorskog prijevoza u Hrvatskoj ([200]) i Norveškoj ([201]) s trajanjem od gotovo 10 godina.

(566) *Drugo*, za izvršenje ugovora o javnim uslugama potrebna su ulaganja koncesionara, suprotno onomu što tvrdi društvo Corsica Ferries.

([198]) Društvo Corsica Linea u tom pogledu naglašava da su u skladu s člancima 17. i 18. ugovora o javnim uslugama tehnički odbori za praćenje odgovorni za vođenje računa o pojavi posebne potrebe koja bi opravdala korištenje tih mogućnosti za prilagodbu usluga pomorskog prijevoza u obliku povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja te za sve eventualne sukobe povezane s korištenjem flote ugovaratelja.

([199]) Društvo Corsica Linea navodi da je plovilo Paglia Orba prvotno imalo jednu kabinu za osobe smanjene pokretljivosti. Međutim, u skladu s obvezom koju je društvo Corsica Linea preuzelo u okviru postupka javne nabave to je plovilo (i) trebalo biti zamijenjeno jednim od sedam drugih plovila u floti dodijeljenoj toj usluzi ako bi za javnu uslugu bile potrebne dvije kabine za osobe smanjene pokretljivosti u skladu s člankom 20. ugovora o javnim uslugama te (ii) brzo preuređeno i opremljeno drugom kabinom za osobe smanjene pokretljivosti. Društvo Corsica Linea u tom pogledu upućuje na presudu Upravnog suda u Bastiji od 19. ožujka 2019. (Société La Méridionale, br. 1900289), u kojoj je priznata mogućnost preuzimanja „obveze usklađivanja" radi provedbe ugovora. Ta je usklađenost postignuta te Paglia Orba sad ima dvije kabine za osobe smanjene pokretljivosti.

([200]) Odluke Komisije od 12. srpnja 2018. u predmetima SA.48119 – Hrvatska – Obveza pružanja javne usluge trajektnog prijevoza u Hrvatskoj (SL C 339, 21.9.2018., str. 1.) i SA.49523 – Hrvatska – Obveza pružanja javne usluge trajektnog prijevoza u Hrvatskoj 3 (SL C 339, 21.9.2018., str. 2.).

([201]) Vidjeti bilješku 25.

(567) Društvo Corsica Linea ističe da bi trebalo razlikovati ugovore o koncesiji za usluge (kao što su ugovori o javnim uslugama), koji se odnose na pružanje usluge, i ugovore o koncesiji za izgradnju/modernizaciju infrastrukture, koji se odnose na izgradnju infrastrukture i zahtijevaju velika ulaganja. U drugom slučaju ulaganja koncesionara moraju biti precizno opisana u ugovoru o koncesiji s obzirom na to da je izgradnja infrastrukture sâm predmet ugovora. To ne vrijedi za ugovore o uslugama, gdje koncesionar pod nadzorom javnog naručitelja odlučuje koja su ulaganja potrebna kako bi stalno na raspolaganju imao materijalna sredstva potrebna za pravilno pružanje i izvršenje usluge.

(568) Društvo Corsica Linea ističe da su u ovom slučaju kandidati morali pružati uslugu koristeći vlastita plovila i održavati namjensku i visokoučinkovitu flotu tijekom cijelog izvršenja ugovora o javnim uslugama te istodobno ispunjavati primjenjive okolišne zahtjeve.

(569) Društvo Corsica Linea opisuje razvoj primjenjivog pravnog okvira, posebno Direktive (EU) 2023/959 Europskog parlamenta i Vijeća ([202]) i Uredbe (EU) 2023/1805 Europskog parlamenta i Vijeća ([203]).

(570) Prema mišljenju društva Corsica Linea, Direktivom (EU) 2023/959 propisuje se da se sustav dodjele kvota i zahtjevi predaje za djelatnosti pomorskog prijevoza primjenjuju na 100 % emisija iz brodova na temelju progresivnog rasporeda (40 % od 2024. i 100 % od 2026.). Osim toga, Uredbom (EU) 2023/1805 propisuju se mjere za smanjenje intenziteta emisija stakleničkih plinova iz goriva koja se koriste u prometnom sektoru (s 2 % u 2025. na 80 % do 2050.).

(571) Društvo Corsica Linea objašnjava da su za primjenu tih pravila potrebna ulaganja u brodove koji manje onečišćuju kako bi se izbjeglo visoko oporezivanje. Procjenjuje da troškovi usklađivanja tih plovila s okolišnim standardima iznose 12 milijuna EUR. Slično tomu, navodi da je uložila 145 milijuna EUR u novi brod na ukapljeni prirodni plin, za koji se očekuje da će biti isporučen 2026. i koji bi se mogao dodijeliti ugovorima za javne usluge.

(572) Društvo Corsica Linea naposljetku navodi da, s obzirom na to da je iznos naknade ugovorno ograničen predviđenim računima dobiti i gubitka koji su dostavljeni u okviru ponuda i imaju punu vrijednost ugovora (Prilog 9. ugovorima o javnim uslugama), te odluke o ulaganju ne utječu na iznos naknade. Smatra da je stoga nužno da koncesionari imaju uvid u situaciju u pogledu prihoda ostvarenih pružanjem usluga tijekom dovoljno dugog razdoblja.

5.2.3. *Ugovori o javnim uslugama nisu državna potpora ili su barem izuzeti od obveze prijave u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa*

(573) Društvo Corsica Linea smatra da mjere nisu državna potpora u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a jer su ispunjena četiri kriterija iz presude Altmark, a posebno četvrti. U svakom slučaju, mjere ispunjavaju sve kriterije utvrđene u Odluci o uslugama od općeg gospodarskog interesa i stoga su izuzete od obveze prijave Komisiji.

5.2.3.1. Ugovori o javnim uslugama ispunjavaju četvrti kriterij iz presude Altmark

(574) Suprotno preliminarnoj analizi Komisije u odluci o pokretanju postupka, društvo Corsica Linea smatra da je doista postojao stvaran konkurentski pritisak u postupku dodjele ugovora o javnim uslugama, što je omogućilo odabir ekonomski najpovoljnije ponude za zajednicu.

([202]) Direktiva (EU) 2023/959 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. svibnja 2023. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i Odluke (EU) 2015/1814 o uspostavi i funkcioniranju rezerve za stabilnost tržišta za sustav trgovanja emisijama stakleničkih plinova Unije (SL L 130, 16.5.2023., str. 134., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Uredba (EU) 2023/1805 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 234, 22.9.2023., str. 48., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Prvo*, društvo Corsica Linea ističe da, osim društava Corsica Ferries, Corsica Linea i La Méridionale, nijedan francuski ili strani pomorski prijevoznik nije iskazao interes za korzičko tržište odazivom na razne pozive za podnošenje ponuda, sudjelovanjem u javnim savjetovanjima koje je pokrenula Francuska ili prometovanjem na linijama u okviru sustava obveza pružanja javne usluge.

(576) *Drugo*, društvo Corsica Linea navodi da je, kad je riječ o ugovoru o javnim uslugama pomorskog prijevoza do Propriana, u pogledu kojih je to društvo dokazalo da je u tržišnom natjecanju s društvom La Méridionale, zabilježena dostatna razina konkurentnosti koja je regionalnom tijelu omogućila da odabere ekonomski najpovoljniju ponudu. Kad je riječ o drugim grupama dodijeljenima društvu Corsica Linea (Bastia, L'Île-Rousse i Ajaccio), nepostojanje konkurentske ponude u načelu ne može u potpunosti isključiti postojanje konkurentskog pritiska dostatnog kako bi se smatralo da je četvrti kriterij iz presude Altmark ispunjen ([204]).

(577) *Treće*, prema mišljenju društva Corsica Linea, postojao je znatan konkurentski pritisak jer je bilo općepoznato da će tri prijevoznika vjerojatno podnijeti zahtjev za sudjelovanje u postupcima dodjele ugovora o javnim uslugama (Corsica Linea, La Méridionale i Corsica Ferries).

(578) *Četvrto*, pregovarački postupak koji su proveli OTC i CdC doveo je do znatnog smanjenja iznosa tražene naknade između početne i konačne ponude društva Corsica Linea za grupe za koje je to društvo proglašeno uspješnim ponuditeljem, što je dokaz da su francuska tijela imala stvarnu pregovaračku moć.

(579) *Naposljetku* i u svakom slučaju, iako je za neke grupe zaprimljena samo jedna konačna ponuda, francuska tijela nisu bila obvezna prihvatiti te ponude ako su ih smatrala preskupima.

5.2.3.2. Ugovori o javnim uslugama u svakom su slučaju u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa

(580) Društvo Corsica Linea smatra da predmetne mjere ispunjavaju sve kriterije iz Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa, suprotno onomu što Komisija navodi u uvodnim izjavama od 395. do 398. odluke o pokretanju postupka. Mišljenja je (i) da se Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa primjenjuje na ovaj predmet, (ii) da određene pomorske linije ne premašuju prag za izuzeće od obveze prijave i (iii) da ugovori o javnim uslugama ispunjavaju sve ostale kriterije iz Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa.

5.2.3.2.1. Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa primjenjuje se na kombinirane usluge (prijevoz tereta/putnika)

(581) Društvo Corsica Linea osporava preliminarno stajalište Komisije prema kojem se Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa primjenjuje samo na pomorski prijevoz putnika zato što se tom odlukom posebno utvrđuje prag samo u smislu broja prevezenih putnika.

(582) Društvo Corsica Linea smatra da je tumačenje koje je predložila Komisija očito u suprotnosti sa samim tekstom i njegovom svrhom, koja je pojašnjena u uvodnoj izjavi 24. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa. Iz te uvodne izjave proizlazi da je sav pomorski prijevoz (uključujući prijevoz tereta) obuhvaćen područjem primjene Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa. Ako bi se prihvatilo Komisijino tumačenje, Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa ne bi mogla biti obuhvaćena nijedna usluga pomorskog prijevoza tereta, što bi bilo protivno načelu jednakog postupanja.

(583) Društvo Corsica Linea u tom pogledu napominje da Komisijina praksa odlučivanja dopušta primjenu Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa na kombinirane usluge u kojima nije premašen prag za putnički promet utvrđen u toj odluci ([205]).

(584) Osim toga, društvo Corsica Linea smatra da se upućivanje na jedinstveni prag u smislu broja putnika u Odluci o uslugama od općeg gospodarskog interesa može jednostavno opravdati činjenicom da je putnički promet u pravilu najbolji opći pokazatelj gospodarske važnosti određene linije. Prema mišljenju tog društva, teško je zamisliti da bi se količine tereta koje nisu razmjerne putničkom prometu mogle prevoziti na istoj liniji.

([204]) Presuda od 16. rujna 2013., Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, t. od 240. do 254.

([205]) Društvo Corsica Linea upućuje na Odluku Komisije (EU) 2022/1328 od 30. rujna 2021. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje su Italija i regija Lacij provele u korist društva Laziomar i njegova stjecatelja, društva CLN (SL L 200, 29.7.2022., str. 154., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), t. 484. i dalje.

5.2.3.2.2. Ispunjeni su svi uvjeti utvrđeni u Odluci o uslugama od općeg gospodarskog interesa

(585) Društvo Corsica Linea smatra da su ugovori o javnim uslugama u skladu s člankom 4. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa: ističe da u ovom slučaju doista postoji akt o ovlaštenju koji sadržava sve zahtjeve propisane tim člankom, kako Komisija navodi u uvodnoj izjavi 275. i dalje odluke o pokretanju postupka ([206]).

(586) Društvo Corsica Linea smatra i da su ugovori o javnim uslugama u skladu s člancima 5. i 6. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa s obzirom na to da su metode za izračun naknade i dokazivanje nepostojanja prekomjerne naknade utvrđene u ugovorima o javnim uslugama, kako Komisija navodi u odluci o pokretanju postupka (uvodne izjave od 345. do 377.).

(587) Naposljetku, društvo Corsica Linea smatra da ugovori o javnim uslugama ispunjavaju uvjete iz članka 7. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa jer su francuska tijela na platformi TED (na kojoj su navedeni svi ugovori i koncesije u državama članicama koji premašuju pragove za objavu na razini EU-a) objavila obavijest o dodjeli koncesije koja se odnosi na ugovore o javnim uslugama i ona sadržava sve informacije propisane člankom 7. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa ([207]).

5.3. **Primjedbe društva La Méridionale**

(588) Društvo La Méridionale u svojim primjedbama prvo tvrdi da ugovori o javnim uslugama nisu državna potpora u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a. U svakom slučaju, ugovori o javnim uslugama ispunjavaju uvjete iz Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa i izuzeti su od svake obveze prethodne prijave Komisiji. Ugovori o javnim uslugama u najmanju su ruku u skladu s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa ([208]).

5.3.1. *Ugovori o javnim uslugama nisu državna potpora*

(589) Društvo La Méridionale smatra da na temelju ugovora o javnim uslugama nije steklo nikakvu prednost jer ugovori ispunjavaju sve kriterije iz presude Altmark, uključujući prvi i četvrti.

5.3.1.1. Ugovori o javnim uslugama ispunjavaju prvi kriterij iz presude Altmark

(590) Društvo La Méridionale smatra da područje primjene ugovora o javnim uslugama zadovoljava potrebu za javnom uslugom. Navodi da su francuska tijela pravilno utvrdila (i) potražnju korisnika za prijevozom vučenog tereta (ii) i tržišni nedostatak. Naposljetku smatra da je Francuska proporcionalno utvrdila ugovore o javnim uslugama u odnosu na potrebu za javnom uslugom (iii).

5.3.1.1.1. Francuska je pravilno utvrdila korisničku potražnju

(591) Društvo La Méridionale smatra da je Francuska pravilno utvrdila potražnju korisnika pomorskog prijevoza tereta i putnika. To se posebno odnosi na pomorski prijevoz vučenog tereta, o kojem je to društvo iznijelo niz primjedbi.

(592) Društvo La Méridionale navodi da je od društva Deloitte naručilo dvije gospodarske analize („**izvješće društva Deloitte**"), koje se konkretno odnose na (i) nezamjenjivost luka Toulon i Marseille za pomorski prijevoz vučenog tereta. Tvrdi da izvješće društva Deloitte potvrđuje analize francuskih tijela, prema kojima su luke Marseille i Toulon slabo zamjenjive kad je riječ o prijevozu vučenog tereta.

(593) *Prvo,* s kvalitativnog aspekta, prikupljeni dokazi pokazuju da prijevoznici koji žele smanjiti troškove Toulon ne smatraju alternativom Marseilleu zbog sljedećih razloga:

— luka Marseille strateški je smještena na ušću rijeke Rhône, u blizini brojnih logističkih baza rasprostranjenih u dolini te rijeke,

([206]) Društvo Corsica Linea u tom pogledu napominje da se u članku 2. ugovora o javnim uslugama izričito upućuje na Odluku o uslugama od općeg gospodarskog interesa.

([207]) Obavijest o dodjeli koncesije za usluge, SL S 15/2023.

([208]) Društvo La Méridionale navodi da se njegove primjedbe odnose samo na ugovore o javnim uslugama koji su dodijeljeni njemu pojedinačno ili zajedno s društvom Corsica Linea.

— prijevoznicima nudi multimodalnu mrežu i nalazi se na raskrižju dvaju važnih europskih teretnih koridora (sredozemne osi i osi Sjeverno more – Sredozemlje),

— prihvatno područje Marseillea obuhvaća cijeli jugoistočni dio Francuske ([209]), dok je područje luke Toulon mnogo više lokalno orijentirano i obuhvaća samo tri poslovna parka ([210]),

— opasne tvari ne mogu se prevoziti u luku Toulon jer su one ondje zabranjene zbog njezine blizine vojnim objektima.

(594) *Drugo*, s kvantitativnog aspekta, društvo La Méridionale ističe da izvješće društva Deloitte potvrđuje vrlo slabu zamjenjivost luka Marseille i Toulon kad je riječ o vučenom teretu. U izvješću društva Deloitte procijenjeno je da bi manje od 20 % prijevoznika odabralo luku Toulon umjesto luke Marseille ako bi se u potonjoj cijena povećala za 5 do 10 %.

(595) U izvješću društva Deloitte taj je zaključak donesen prvo na temelju dvije baze podataka: (i) javne baze podataka u kojoj su navedena koncentrirana logistička područja ([211]) i proširena logistička područja ([212]) u Francuskoj 2015. ([213]) i (ii) baze podataka koju je dostavilo društvo La Méridionale i u kojoj su navedena skladišta njegovih klijenata prijevoznika vučenog tereta u kontinentalnoj Francuskoj 2021. Nakon što je na temelju tih baza podataka određena lokacija skladišta, u izvješću društva Deloitte potom su utvrđeni ukupni troškovi prijevoza tereta do Korzike, na temelju cijene pomorskog prijevoza od 35 EUR/lm za luke Toulon i Marseille i cestovnih troškova po kilometru od 1,13 EUR ([214]).

(596) Prema izvješću društva Deloitte rezultati pokazuju da bi za veliku većinu prijevoznika i dalje bilo gospodarski opravdano da nastave koristiti luku Marseille čak i ako bi se cijena prelaska iz nje povećala za 10 %. U prosjeku bi samo 4,7 % prijevoznika imalo koristi od prelaska u luku Toulon. U tom izvješću zaključuje se da je procjena od 80 % potražnje za prijevozom vučenog tereta na ograničenom području u Marseilleu bila konzervativna.

([209]) U izvješću društva Deloitte upućuje se na karte na internetskim stranicama društva Upply (specijaliziranog za prijevoz tereta, posebno cestom) od 4. srpnja 2019., koje su dostupne na: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (pristupljeno 18. listopada 2024.), i karte Agencije za urbanističko planiranje Marseillea iz izvješća *La logistique en région Provence-Alpes-Côte d'Azur – Diagnostic et enjeux* (siječanj 2019.), koje je dostupno na: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (str. 16) (pristupljeno 18. listopada 2024.).

([210]) Društvo La Méridionale upućuje na (i) izvješće Agencije za urbanističko planiranje Marseillea *La logistique en région Provence-Alpes-Côte d'Azur – Diagnostic et enjeux* (siječanj 2019.), koje je dostupno na: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (pristupljeno 18. listopada 2024.), i (ii) studiju od 18. lipnja 2020. koju je proveo konzultant u ime CCI-ja Var u okviru zadaće proučavanja energetskih tokova u lukama oko zaljeva Toulon i njegova zaleđa i u kojoj se navodi da je prihvatno područje luke Toulon ograničeno na područje između gradova Bandol, Signes i Hyères (studija dostupna na: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (pristupljeno 18. listopada 2024.). Prema navodima društva La Méridionale, brojka na str. 5 druge studije jasno pokazuje da prihvatno područje luke Toulon obuhvaća samo tri glavna poslovna parka u blizini luke, odnosno: poslovni park Signes, poslovno središte Toulon West i poslovni park Toulon East.

([211]) Prema izvješću društva Deloitte koncentrirano logističko područje je područje na kojem su pojedinačna sastavna skladišta ili logističke platforme veće od 5 000 m^2 međusobno udaljene manje od dva kilometra Svako logističko područje sastoji se od najmanje tri skladišta ili logističke platforme veće od 5 000 m^2.

([212]) Prema izvješću društva Deloitte prošireno logističko područje je područje na kojem su pojedinačna skladišta ili logističke platforme veće od 5 000 m^2 međusobno udaljene manje od šest kilometara. Svako logističko područje sastoji se od najmanje tri skladišta ili logističke platforme veće od 5 000 m^2.

([213]) Atlas skladišta i logističkih područja u Francuskoj 2015., dostupan na: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (pristupljeno 18. listopada 2024.).

([214]) U izvješću društva Deloitte upućuje se na podatke Nacionalnog odbora za ceste za 2019., prema kojima godišnji troškovi kamiona za velike udaljenosti od 40 tona iznose 1,13 EUR/km. To uključuje troškove vozača, troškove posjedovanja i financiranja vozila, troškove goriva, guma i održavanja, cestarine i vinjete te troškove osiguranja i poreze na vozila.

5.3.1.1.2. Francuska je pravilno analizirala tržišni nedostatak

5.3.1.1.2.1. Privatna ponuda društva Corsica Ferries u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama nije vjerodostojna

(597) Društvo La Méridionale smatra da su francuska tijela pravilno analizirala tržišni nedostatak koji karakterizira postojanje potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza između Korzike i luke Marseille.

(598) U tom pogledu ističe da se ponuda društva Corsica Ferries podnesena tijekom savjetovanja s prijevoznicima nije mogla smatrati vjerodostojnom jer kapacitet koji bi to društvo koristilo u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama nije bio u skladu s kapacitetom luke Toulon. Prema izvješću društva Deloitte kapacitet koji je društvo Corsica Ferries navelo u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama ([215]) temeljio se na stopi popunjenosti od 539 % u luci Toulon u razdoblju 2023. – 2028. ([216]), tj. na količini tereta koja je više od pet puta veća od trenutačnog kapaciteta luke.

5.3.1.1.2.2. Činjenica da je društvo La Méridionale 2024. uvelo liniju Toulon – L'Île-Rousse u okviru sustava obveza pružanja javne usluge ne dovodi u pitanje postojanje tržišnog nedostatka

(599) Društvo La Méridionale navodi da je 2024. uvelo novu liniju između Toulona i Livorna (Italija) sa zaustavljanjem u L'Île-Rousseu. Međutim, ističe da ta inicijativa ni na koji način ne utječe na zaključke francuskih tijela o postojanju tržišnog nedostatka kojim se opravdava sklapanje ugovora o javnim uslugama.

(600) Društvo La Méridionale ponavlja da u okviru sustava obveza pružanja javne usluge koji se primjenjuje na prijevoz između Korzike i kontinentalne Francuske može slobodno nuditi nove usluge izvan ugovora o javnim uslugama. U tom pogledu ističe da je promjena u njegovoj vlasničkoj strukturi i upravljanju iz lipnja 2023. dovela do oblikovanja nove poslovne strategije i otvaranja za međunarodne linije. Novom linijom prema Italiji izravno se ostvaruje taj cilj.

(601) *Prvo*, društvo La Méridionale navodi da se na toj liniji prevoze samo putnici i u prvom je redu namijenjena turistima. Prema tome, ne prevozi se teret ili putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga.

(602) *Drugo*, društvo La Méridionale navodi da se računi dobiti i gubitka za liniju Toulon – L'Île-Rousse i plovilo Kalliste koje joj je dodijeljeno vode odvojeno od računa dobiti i gubitka za linije Marseille – Ajaccio i Marseille – Porto-Vecchio, na kojima se prometuje na temelju ugovora o javnim uslugama, čime se sprečava unakrsno subvencioniranje amortizacijskih i operativnih troškova plovila.

(603) Društvo La Méridionale u tom pogledu odbacuje kritike društva Corsica Ferries navedene u uvodnoj izjavi 216. odluke o pokretanju postupka koje se odnose na činjenicu da je društvo Corsica Linea koristilo plovilo Kalliste i prema kojima je to moglo spriječiti društvo La Méridionale da ispuni svoje obveze iz ugovora o javnim uslugama.

(604) Društvo La Méridionale objašnjava da je društvo Corsica Linea doista koristilo plovilo Kalliste u srpnju i kolovozu 2023., ali to je bio odgovor na iznimnu situaciju požara na jednom od plovila društva Corsica Linea (Monte d'Oro), koje zbog toga nije prometovalo nekoliko mjeseci, nakon čega je društvo Corsica Linea izričito zatražilo od društva La Méridionale da mu omogući zakup plovila Kalliste za privremeno prometovanje na njegovim linijama.

(605) Osim toga, društvo La Méridionale navodi da je u Prilogu 2. ugovorima o javnim uslugama (program usluga) plovilo Kalliste doista dodijeljeno grupi 3 (Marseille – Porto-Vecchio) i da se na tome temelje predviđeni računi dobiti i gubitka (Prilog 9. ugovorima o javnim uslugama), ali ono se može dodijeliti drugim grupama u okviru mehanizma zamjene plovila predviđenog člankom 20. ugovora o javnim uslugama ili namijeniti za obavljanje dodatnih povratnih putovanja koja zatraže francuska tijela.

([215]) Prema izvješću društva Deloitte društvo Corsica Ferries navelo je da bi u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama znatno povećalo svoje djelatnosti u Toulonu s prosječno 397 112 lm godišnje u razdoblju 2016. – 2019. na prosječno 2 675 288 lm godišnje u razdoblju 2023. – 2028., što je povećanje njegove ponude od 574 %.

([216]) U izvješću društva Deloitte ta se stopa popunjenosti izračunava na temelju godišnjeg prosječnog broja linearnih metara koje je društvo Corsica Ferries prevezlo u razdoblju 2016. – 2019. (397 112 lm), što odgovara trenutačnoj stopi popunjenosti luke Toulon od 80 % prema CCI-ju Var, i godišnjeg prosjeka koji je društvo Corsica Ferries navelo za razdoblje 2023. – 2028. (2 675 288 lm), što odgovara popunjenosti luke Toulon od 539 %.

5.3.1.1.3. Francuska tijela odredila su proporcionalne obveze pružanja javne usluge

5.3.1.1.3.1. Obveze u pogledu minimalnog kapaciteta za prijevoz tereta proporcionalne su u odnosu na utvrđenu potrebu za javnom uslugom

(606) Društvo La Méridionale osporava Komisijino preliminarno stajalište prema kojem je minimalni kapacitet za prijevoz tereta utvrđen u ugovorima o javnim uslugama na način da javna usluga u svakom trenutku može zadovoljiti najvišu razinu potražnje zabilježenu u povijesnim podacima.

(607) Društvo La Méridionale objašnjava da su minimalni kapacitet potreban za prijevoz tereta francuska tijela utvrdila na temelju prosjeka po prelasku u srpnju 2030., koji je veći od prosjeka po prelasku u drugim mjesecima 2030. S obzirom na razlike u prometu ovisno o danu u tjednu i mjesecu, taj mjesečni prosjek ne omogućuje da se u svakom trenutku zadovolji najviša zabilježena razina potražnje. Prema navodima tog društva, mjesečni prosjek u srpnju 2030. i drugi mjesečni prosjeci uključuju prelaske kod kojih potražnja premašuje odabrane minimalne kapacitete.

(608) Društvo La Méridionale naglašava u tom pogledu da analiza količine tereta na plovilima 2021. i 2022. na linijama na kojima to društvo prometuje pokazuje da minimalni kapaciteti za prijevoz tereta utvrđeni u ugovorima o javnim uslugama nisu pretjerani jer su premašeni na znatnom broju prelazaka ([217]). Analize po mjesecima i danima pokazuju da su 2021. i 2022. minimalni kapaciteti redovito premašeni svakog mjeseca u godini i svakog dana u tjednu. Stoga se kapaciteti iz ugovora o javnim uslugama ne mogu smatrati neproporcionalnima.

(609) Naposljetku, Društvo La Méridionale objašnjava da je utvrđivanje minimalnih kapaciteta na razini procijenjenoj za srpanj 2030. u skladu s ograničenjima s kojima se društva suočavaju pri upravljanju svojom flotom. Stoga nije bilo moguće utvrditi minimalne kapacitete na mjesečnoj ili čak godišnjoj osnovi s obzirom na gospodarska ograničenja koja proizlaze iz upravljanja flotom i razdoblja amortizacije plovila. Društvo La Méridionale objašnjava da je, s obzirom na vrijednost plovila, prijevoznicima i s gospodarskog i s operativnog stajališta teško mijenjati plovila za vrijeme trajanja ugovora. S druge strane, obveze pružanja javne usluge utvrđene u ugovorima o javnim uslugama omogućuju puštanje u plovidbu plovila koja se mogu koristiti za pružanje javne usluge tijekom cijelog trajanja ugovora o javnim uslugama te upravljanje najvišim razinama potražnje.

5.3.1.1.3.2. Obveze u pogledu minimalnog kapaciteta za broj prevezenih vozača po prelasku proporcionalne su u odnosu na potrebu za javnom uslugom

(610) Suprotno onomu što društvo Corsica Ferries navodi u svojoj pritužbi, društvo La Méridionale tvrdi da minimalni kapacitet za prijevoz vozača utvrđen u ugovorima o javnim uslugama nije neproporcionalan.

(611) U izvješću društva Deloitte procijenjen je stvarni broj vozača koji su 2021. i 2022. pratili svoju robu na plovilima društva La Méridionale na temelju podataka koje je to društvo dostavilo. U izvješću se zaključuje da minimalni kapaciteti utvrđeni u ugovorima o javnim uslugama za broj vozača nisu pretjerani jer su 2021. i 2022. već premašeni ili popunjeni na znatnom broju prelazaka ([218]).

5.3.1.2. Ugovori o javnim uslugama ispunjavaju četvrti kriterij iz presude Altmark

(612) *Prvo*, prema mišljenju društva La Méridionale, kriteriji za dodjelu ugovora nisu utjecali na sposobnost Francuske da odabere kandidata koji može pružati uslugu uz najmanje troškove za zajednicu. To društvo smatra da su ono i društvo Corsica Linea podnijeli konkurentne ponude za linije Porto-Vecchio (grupa 3) i Propriano (grupa 4). U oba slučaja francuska tijela prihvatila su najnižu ponudu.

([217]) Iz izvješća društva Deloitte vidljivo je da su 2021. na gotovo trećini prelazaka između Marseillea i Ajaccija koje je obavilo društvo La Méridionale već premašeni minimalni kapaciteti za prijevoz tereta utvrđeni u ugovorima o javnim uslugama. To je 2022. bio slučaj za 40 % prelazaka između Marseillea i Ajaccija koje je obavilo to društvo.

([218]) Prema izvješću društva Deloitte minimalni kapacitet za vozače vučenog tereta utvrđen u ugovorima o javnim uslugama popunjen je ili premašen na 40 % prelazaka između Marseillea i Ajaccija koje je obavilo društvo La Méridionale 2021. te na 43 % prelazaka tog društva 2022.

(613) *Drugo*, društvo La Méridionale navodi da su tri brodarska društva (Corsica Ferries, Corsica Linea i La Méridionale) sudjelovala u savjetovanju s prijevoznicima te je stoga broj kandidata (dva) odgovarao broju odgovora dostavljenih u okviru savjetovanja s prijevoznicima. Osim toga, činjenica da nije bilo drugih brodarskih društava koja su podnijela zahtjev potvrđuje nezainteresiranost tržišta za niskoprofitabilne linije kao što su one prema Korzici.

5.3.2. *Ugovori o javnim uslugama u skladu su s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa*

5.3.2.1. Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa primjenjuje se na ugovore o javnim uslugama

(614) Društvo La Méridionale osporava preliminarno stajalište Komisije prema kojem se Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa primjenjuje samo na linije za prijevoz putnika, a sve su druge usluge pomorskog prijevoza (posebno tereta) isključene. Smatra, kao prvo, da u Odluci o uslugama od općeg gospodarskog interesa nije navedeno da se ona ne primjenjuje na kombinirane usluge te da Komisija ne može primijeniti tako restriktivno tumačenje, a kao drugo i u svakom slučaju, smatra da je njegovo tumačenje u skladu s Komisijinom praksom odlučivanja ([219]).

5.3.2.2. Ugovori o javnim uslugama u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa

(615) Društvo La Méridionale smatra da su ugovori o javnim uslugama u skladu s člankom 4. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa: ističe da u ovom slučaju doista postoji akt o ovlaštenju koji sadržava sve zahtjeve propisane tim člankom, kako Komisija navodi u uvodnoj izjavi 275. i dalje odluke o pokretanju postupka ([220]). Također ističe da ugovori o javnim uslugama traju kraće od 10 godina, što je u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa.

(616) Društvo Corsica Linea smatra i da su ugovori o javnim uslugama u skladu s člancima 5. i 6. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa s obzirom na to da su metode za izračun naknade i dokazivanje nepostojanja prekomjerne naknade utvrđene u ugovorima o javnim uslugama, kako Komisija navodi u odluci o pokretanju postupka (uvodne izjave od 345. do 377.).

(617) Naposljetku, društvo Corsica Linea smatra da ugovori o javnim uslugama ispunjavaju uvjete iz članka 7. Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa jer su francuska tijela objavila sve informacije propisane tim člankom.

5.3.3. *Ugovori o javnim uslugama u skladu su s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa*

(618) Društvo La Méridionale smatra da su mjere u svakom slučaju u skladu s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa. Dostavilo je primjedbe o dva pitanja: trajanju povjeravanja i usklađenosti ugovora o javnim uslugama s pravom Unije o koncesijama.

5.3.3.1. Trajanje ugovora o javnim uslugama u skladu je s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa

(619) Društvo La Méridionale smatra da je trajanje ugovora o javnim uslugama od sedam godina u skladu sa standardima utvrđenima u pravu EU-a. Smatra da je to razdoblje razumno i opravdano s obzirom na prošla i buduća ulaganja provedena za potrebe izvršenja ugovora o javnim uslugama, posebno u pogledu troškova amortizacije mobiliziranih plovila i troškova povezanih s dodatnom opremom ili usklađivanjem s okolišnim zahtjevima. U tom pogledu upućuje na Komisijinu praksu odlučivanja o ugovorima o javnim uslugama pomorskog prijevoza u Italiji ([221]) i Norveškoj ([222]) u trajanju od gotovo 10 godina ili više.

([219]) Društvo La Méridionale upućuje na Odluku (EU) 2022/1328, t. 484. i dalje.

([220]) Društvo La Méridionale u tom pogledu napominje da se u članku 2. ugovora o javnim uslugama izričito upućuje na Odluku o uslugama od općeg gospodarskog interesa.

([221]) Odluka Komisije (EU) 2022/448 od 17. lipnja 2021. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje je Italija provela u korist društva Siremar i njegova stjecatelja, društva Società Navigazione Siciliana (SL L 97, 24.3.2022., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Vidjeti bilješku 141.

5.3.3.2. Ugovori o javnim uslugama u skladu su pravom EU-a u području javne nabave

5.3.3.2.1. Vrijeme od datuma dodjele ugovora o javnim uslugama do datuma početka pružanja usluga nije imalo učinak sprečavanja pristupa tržištu

(620) Društvo La Méridionale smatra da kratko razdoblje od datuma dodjele ugovora o javnim uslugama do datuma početka pružanja usluga nije izazvalo nikakve poteškoće u odnosu na pravo EU-a o koncesijama.

(621) *Prvo*, smatra da se okolnosti razlikuju od onih iz presude SNCM II, na koju Komisija upućuje u odluci o pokretanju postupka. Naime, društvo La Méridionale smatra da su u javnom pozivu za podnošenje ponuda objavljenom 6. svibnja 2022. u *Službenom listu Europske unije* potencijalni kandidati obaviješteni o tome da će pružanje usluga predviđenih u ugovorima o javnim uslugama započeti 1. siječnja 2023. Potencijalni kandidati stoga su o datumu početka pružanja predmetnih usluga bili obaviješteni osam mjeseci unaprijed. Osim toga, činjenica da će ugovori o javnim uslugama stupiti na snagu 1. siječnja 2023. objavljena je kad su francuska tijela 22. siječnja 2022. pokrenula savjetovanje s prijevoznicima, u kojem je društvo Corsica Ferries sudjelovalo, tj. gotovo godinu dana prije.

(622) *Drugo*, društvo La Méridionale ističe da je u pravilima nadmetanja objavljenima 6. svibnja 2022. navedeno da kandidati svoje zahtjeve i ponude moraju podnijeti do 25. srpnja 2022. te da će svi pregovarački sastanci započeti okvirno u kolovozu 2022. S obzirom na nepromjenjive rokove za pregovore i dodjelu tako složenih ugovora kao što su ugovori o javnim uslugama, svi su predmetni gospodarski subjekti stoga od samog početka obaviješteni o tome da će razdoblje od dodjele ugovora o javnim uslugama do njihova stupanja na snagu trajati otprilike dva do tri mjeseca, od jeseni 2022. do 1. siječnja 2023. To je razdoblje bilo dovoljno kako bi se svim zainteresiranim gospodarskim subjektima omogućilo da svoju flotu isključe iz plovidbe i preraspodijele.

(623) Društvo La Méridionale u tom pogledu tvrdi da su navodi društva Corsica Ferries prema kojima se rezervacije u području pomorskog prijevoza moraju otvoriti najmanje šest mjeseci unaprijed neutemeljene. Ističe da se rezervacije za prijevoz tereta (što je glavni predmet ugovora o javnim uslugama) u praksi provode nekoliko dana unaprijed, a pružanje usluga prijevoza putnika trebalo je započeti izvan sezone, kad je promet manji (1. siječnja).

(624) *Treće*, budući da su francuska tijela po isteku roka za podnošenje ponuda (25. srpnja 2022.) znala da su zahtjeve za sudjelovanje u postupku javne nabave podnijela samo društva Corsica Linea i La Méridionale, mogla su, a da time ne povrijede Direktivu o koncesijama, odlučiti produljiti trajanje pregovora i skratiti razdoblje od datuma dodjele ugovora o javnim uslugama do datuma njihova stupanja na snagu. Budući da društvo Corsica Ferries nije podnijelo ponudu za ugovore o javnim uslugama zbog nedovoljno jasnih tehničkih zahtjeva (a ne zbog kratkog razdoblja između dodjele i stupanja na snagu), stvarno trajanje faze pregovora ne može predstavljati povredu Direktive o koncesijama.

5.3.3.2.2. Područje primjene minimalnih zahtjeva nije uključivalo povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja

(625) Društvo La Méridionale ponavlja da su minimalni zahtjevi iz članka 37. Direktive o koncesijama utvrđeni u članku 2.4. pravila nadmetanja. Stoga smatra da, iako je bilo potrebno uputiti na Prilog 1. ugovorima o javnim uslugama kako bi se razumjelo točno područje primjene nekih od tih minimalnih zahtjeva, Prilog 1.kao cjelina nije činio minimalni zahtjev.

(626) Prema mišljenju društva La Méridionale, taj zaključak dovodi do sljedećih utvrđenja.

(627) Društvo La Méridionale najprije navodi da se dodatna povratna putovanja ne spominju u članku 2.4. pravila nadmetanja. Obuhvaćeni su samo „vozni redovi" i „učestalost usluga". Osim toga, u Prilogu 1. ugovorima o javnim uslugama dodatna povratna putovanja navode se samo kao mogućnost, pri čemu je njihovo obavljanje prepušteno diskrecijskoj odluci francuskih tijela. Ta upućivanja stoga ne pokazuju nikakve značajke u pogledu „voznih redova" dodatnih povratnih putovanja ili njihove „učestalosti" u smislu minimalnog zahtjeva strogo utvrđenog u članku 2.4. pravila nadmetanja.

(628) Društvo La Méridionale primjećuje da se povratna putovanja s promjenjivim rasporedom ne spominju ni u članku 2.4. pravila nadmetanja ni u Prilogu 1.

(629) Prema mišljenju društva La Méridionale, iz toga slijedi da povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja nisu bila dio minimalnih značajki iz ugovora o javnim uslugama.

5.3.3.2.3. Povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja u skladu su s načelima jednakog postupanja, nediskriminacije i transparentnosti

(630) Društvo La Méridionale ističe da povratna putovanja s promjenjivim rasporedom nisu dodatna povratna putovanja koja bi se dodala minimalnom godišnjem broju povratnih putovanja. Ta se povratna putovanja koriste isključivo za ograničenu i *ad hoc* optimizaciju prometa. Prije svega, društvo La Méridionale tvrdi da su ta povratna putovanja prepuštena diskrecijskoj odluci francuskih tijela, pod uvjetom da se poštuje članak 17. ugovora o javnim uslugama. Naposljetku, to društvo ističe da je tehnički odbor koji je osnovan u tu svrhu zadužen za odgađanje povratnog putovanja i njegovo pomicanje na datum koji odgovara stvarnim potrebama za javnom uslugom i ograničenjima prijevoznika.

(631) Društvo La Méridionale tvrdi da su i dodatna povratna putovanja mogućnost o kojoj odlučuje javni naručitelj u slučaju kad postoji vršna potražnja za pomorskim prijevozom tereta koja se ne bi mogla zadovoljiti planiranim povratnim putovanjima. Prema mišljenju tog društva, riječ je o fleksibilnoj mogućnosti u okviru ugovora o javnim uslugama za prilagodbu javne usluge stvarnoj potražnji njezinih korisnika u razdoblju od sedam do osam godina. Nadalje, broj dodatnih povratnih putovanja strogo je ograničen, a njihovo je obavljanje uređeno člankom 18. ugovora o javnim uslugama, koji je ostao neizmijenjen na kraju postupka dodjele ugovora o javnim uslugama.

(632) Nije bilo dokaza na temelju kojih bi društvo Corsica Ferries moglo pretpostaviti da bi prijevoznik morao stalno u pripravnosti držati rezervna plovila koja bi u bilo kojem trenutku mogao mobilizirati za dodatna povratna putovanja ili povratna putovanja s promjenjivim rasporedom. Društvo La Méridionale u tom pogledu ističe da je u Prilogu 1. ugovorima o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022. (za koje je društvo Corsica Ferries podnijelo zahtjev) već predviđen taj mehanizam dodatnih povratnih putovanja, gotovo pod istim uvjetima, na linijama Ajaccio, Bastia i L'Île-Rousse. Međutim, dodatna povratna putovanja nikad nisu obavljena na temelju tih ugovora pod uvjetima koje navodi društvo Corsica Ferries (tj. da se istodobno tražilo nekoliko brodova). Stoga je društvo Corsica Ferries moralo znati da držanje rezervnih plovila u stalnoj pripravnosti nema nikakvog gospodarskog ili operativnog smisla.

5.3.3.2.4. Ponude društva La Méridionale bile su u skladu s pravilima nadmetanja

(633) *Prvo*, društvo La Méridionale napominje da njegove konačne ponude nisu uključivale nikakve izmjene Priloga 1. ili članaka 16. i 17. nacrta ugovora o javnim uslugama kad je riječ o povratnim putovanjima s promjenjivim rasporedom i dodatnim povratnim putovanjima. U Prilogu 1. koji je dostavljen u potporu konačnoj ponudi društva La Méridionale za grupu 1 samo se predlaže gdje bi se mogla pozicionirati dodatna povratna putovanja na temelju znanja društva La Méridionale o uslugama pomorskog prijevoza.

(634) *Drugo*, kad je riječ o kapacitetu plovila (za prijevoz putnika i tereta), društvo La Méridionale smatra da je kapacitet koji nude plovila koja je dodijelilo različitim grupama u skladu s minimalnim kapacitetima za prijevoz tereta i putnika. Tvrdi i da sva njegova plovila imaju potrebni minimalni broj kabina za osobe smanjene pokretljivosti.

5.4. **Primjedbe grupe Stef**

(635) Društvo Stef i njegova društva kćeri (koja zajedno čine grupu STEF) uglavnom posluju u području cestovnog prijevoza tereta pri reguliranoj temperaturi, logističkih usluga za svježe i hladne proizvode te industrijske ambalaže za poljoprivredno-prehrambene proizvode.

(636) U svojim primjedbama grupa Stef objašnjava da je društvo Stef bilo jedini dioničar društva La Méridionale od 2009. do 31. svibnja 2023., kad je prodalo društvo La Méridionale društvu CMA CGM. Prema tome, društvo Stef bilo je jedini dioničar društva La Méridionale kad je Francuska potonjem dodijelila dvije predmetne mjere.

(637) Grupa Stef u svojim primjedbama u cijelosti ponavlja sadržaj primjedbi koje je dostavilo društvo La Méridionale. Ne iznosi nikakve činjenice ili argumente uz one koje je već dostavilo društvo La Méridionale. Stoga bi njezine primjedbe trebalo smatrati istovjetnima primjedbama društva La Méridionale, koje su već iznesene u odjeljku 5.3.

6. PRIMJEDBE FRANCUSKE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

(638) Francuska tijela dostavila su u dopisima od 25. lipnja i 11. srpnja 2024. svoje primjedbe na primjedbe društva Corsica Ferries. Primjedbe se odnose na procjenu postojanja potrebe za javnom uslugom i usklađenost s Direktivom o koncesijama.

6.1. Primjedbe o postojanju potrebe za javnom uslugom

6.1.1. *Javna savjetovanja nisu bila pristrana*

(639) Francuska tijela na početku navode da je metoda koja je primijenjena za utvrđivanje potrebe za javnom uslugom u skladu s načelima Uredbe o kabotaži ([223]) i komunikacije o njezinu tumačenju iz 2014. („**Komunikacija o tumačenju Uredbe o kabotaži**") ([224]). Dodaju da su u obzir uzeti i kriteriji „testa SNCM", kako ih je Opći sud utvrdio u presudama SNCM I i SNCM II ([225]).

(640) Suprotno onomu što tvrdi društvo Corsica Ferries (uvodne izjave od 399. do 403.), Francuska tijela napominju da savjetovanje s korisnicima nije bilo pristrano. Ističu da je to savjetovanje bilo objavljeno široj javnosti. Navode i da rezultati savjetovanja pokazuju, na primjer, da su luke Marseille i Toulon u potpunosti zamjenjive sa stajališta putnika (rezidenata i nerezidenata Korzike), kao što to tvrdi društvo Corsica Ferries. U svakom slučaju, ističu da je savjetovanje s prijevoznicima bilo jedna od metoda za utvrđivanje potražnje korisnika.

(641) Osim toga, suprotno onomu što tvrdi društvo Corsica Ferries (uvodne izjave od 455. do 468.), ni u savjetovanju s prijevoznicima nije bilo nikakve metodološke pristranosti. Francuska ističe da je to savjetovanje također bilo javno objavljeno i otvoreno za sve zainteresirane prijevoznike. Francuska tijela navode da su detaljno analizirala odgovor društva Corsica Ferries kako bi se uvjerila u njegovu pouzdanost i relevantnost. Kad je riječ o kritikama koje je društvo Corsica Ferries iznijelo o nepostojanju definicije teritorijalnog kontinuiteta, francuska tijela navode da je natječajna dokumentacija za prijevoznike sadržavala popratni dokument u kojem je opisana regulatorna organizacija pomorskog prijevoza putnika i tereta te je u potpunosti preuzeto francusko zakonodavstvo o teritorijalnom kontinuitetu.

6.1.2. *Francuska je pravilno utvrdila kvalitativnu potražnju korisnika*

6.1.2.1. Francuska je pravilno utvrdila kvalitativnu potražnju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga

(642) Francuska tijela prije svega odbijaju argument društva Corsica Ferries prema kojem postoji potreba za javnom uslugom samo u odnosu na putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga i imaju pravo na nadoknadu troškova u okviru sustava zdravstvenog osiguranja. Ističu da izvješće društva Gecodia jasno pokazuje da neki putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga izričito koriste pomorski prijevoz i da postoji posebna veza s lukom Marseille.

(643) Francuska tijela osporavaju i argument društva Corsica Ferries prema kojem ne postoji pravno ili regulatorno ograničenje kojim se nadoknada troškova prijevoza uvjetuje udaljenošću između luke dolaska i centra za zdravstvenu skrb. Ističu da se nadoknada troškova isplaćuje na temelju najkraće linije od luke Marseille do zdravstvene ustanove, u skladu s člankom R. 322-10-5 CSS-a.

(644) U svakom slučaju, francuska tijela tvrde da uvjeti kopnenog prijevoza putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga nisu isti u Marseilleu i Toulonu. Francuska ističe da se putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga prijevoz koriste u svrhu hospitalizacije i povezanog savjetovanja koji se događaju istog dana kad pacijent stigne na kopno, a riječ je o potencijalno osjetljivim osobama s rasporedom (liječnički pregledi) koji je potrebno poštovati. Stoga bi uključivanje dodatnog putovanja od gotovo sat vremena od Toulona do centara za liječenje u Marseilleu, kao i rizici povezani s prometnim gužvama i kašnjenjem vlakova ili autobusa te znatni troškovi koje bi to moglo prouzročiti (noćenja u hotelima, cijene taksija), moglo dodatno otežati putovanje putnicima koji putuju zbog zdravstvenih razloga.

([223]) Članak 4. Uredbe o kabotaži.

([224]) Komunikacija Komisije o tumačenju Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža), COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([225]) Presude od 1. ožujka 2017., SNCM I i SNCM II, *ibid*.

6.1.2.2. Francuska je pravilno utvrdila kvalitativnu potražnju za prijevozom vučenog tereta

(645) *Prvo*, francuska tijela smatraju da je društvo Corsica Ferries proizvoljno i pristrano ograničilo svoje razumijevanje primijenjene metode time što je tvrdilo da je Komisija svoju ocjenu zamjenjivosti luka Marseille i Toulon za potrebe prijevoza vučenog tereta temeljila samo na zasićenju luke Toulon i rezultatima javnog savjetovanja s korisnicima.

(646) Kad je riječ o nepostojanju rizika od zasićenog kapaciteta za prijevoz vučenog tereta u luci Toulon (uvodne izjave od 436. do 438.), francuska tijela u prvom redu ističu da CCI Var u svojem odgovoru jasno navodi da je kapacitet luke Toulon ograničen. Francuska tijela u svojim su primjedbama dostavila dodatne informacije o stupnju zasićenja luke Toulon. Prema njihovu mišljenju, ako bi se samo dnevni promet zabilježen na linijama između Marseillea i Ajaccija/Bastije preusmjerio u luku Toulon, potražnja bi 2029. premašila kapacitet luke 177 od 365 dana u godini ([226]).

(647) Kad je riječ o savjetovanju s korisnicima o prijevozu tereta i o argumentima koje je o tom pitanju iznijelo društvo Corsica Ferries (uvodne izjave od 439. do 443.), pri čemu je posebno kritiziralo relevantnost informacija dobivenih u okviru tog savjetovanja, francuska tijela ponavljaju da je savjetovanje s korisnicima valjan dokaz na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

(648) *Drugo*, francuska tijela u prvom redu ističu da društvo Corsica Ferries ne osporava dodatne cestovne troškove prijevoznika povezane s prelaskom iz Marseillea u Toulon (uvodna izjava 443.) i da sve analize koje su dostavila društva Corsica Ferries, Corsica Linea i La Méridionale potvrđuju da se logističke baze uglavnom nalaze oko Marseillea i u dolini rijeke Rhône.

(649) Francuska tijela dostavila su i ažuriranu kvantitativnu procjenu dodatnih troškova na temelju najnovije referentne vrijednosti (prosinac 2023.) za troškove proizvodnje koju je izračunao Nacionalni odbor za ceste („**CNR**"). Smatraju da ta procjena potvrđuje da bi prijevoznik čije se logističke baze nalaze u blizini Marseillea snosio dodatne troškove u iznosu od oko 40 % za putovanje preko luke Toulon umjesto luke Marseille.

(650) Francuska ističe i da studija BRG-a 2, koju je dostavilo društvo Corsica Ferries (vidjeti uvodnu izjavu 443.) i koja uključuje analizu dodatnih cestovnih troškova, sadržava niz metodoloških pogrešaka. Prvo, studija BRG-a 2 temelji se na referentnoj vrijednosti od 12 lm, dok je duljina standardnog zglobnog kamiona (vučno vozilo + prikolica) blizu 17 lm. Drugo, cijena pomorskog prijevoza koja se koristi u studiji BRG-a 2 za Toulon je cijena prijevoza bez poreza i troškova rukovanja, a ne stvarno plaćena cijena prijevoza. Naposljetku, u studiji BRG-a 2 ne uzima se u obzir nekoliko čimbenika koji povećavaju dodatne cestovne troškove. Na primjer, izračun se temelji na dodatnoj cestovnoj udaljenosti od 60 km, dok je ona veća od 70 km.

(651) *Treće*, kad je riječ o procjeni stupnja zamjenjivosti posebne potražnje za prijevozom vučenog tereta u luci Marseille, francuska tijela u odgovoru društvu Corsica Ferries (uvodne izjave 444. i 445.) naglašavaju da se u izvješću iz listopada 2020., na koje to društvo upućuje, navodi da se na temelju provedene procjene geografskog opsega tržišta prijevoza vučenog tereta ne može isključiti moguće utvrđenje djelomične zamjenjivosti kopnenih luka za potrebe prijevoza vučenog tereta ako se za to dostave uvjerljiviji dokazi, posebno u okviru šireg javnog savjetovanja s otpremnicima i prijevoznicima. Međutim, u ovom su slučaju francuska tijela provela opsežnija javna savjetovanja, tako da zaključci doneseni u izvješću iz listopada 2020. više nisu relevantni.

(652) *Naposljetku*, francuska tijela osporavaju tvrdnju društva Corsica Ferries prema kojoj su luke Marseille i Toulon u potpunosti zamjenjive sa stajališta korisnika kad je riječ o prihvatu vučenog tereta s pratnjom (uvodna izjava 449.). Francuska tijela ponajprije ističu da to društvo nije dostavilo nijedan dokaz kojim bi se opravdalo to razlikovanje. Dodaju da u okviru javnih savjetovanja nijedan prijevoznik, pomorski prijevoznik ili lučka uprava nisu istaknuli tu razliku.

([226]) Prag kapaciteta procijenjen je na 80 kamiona dnevno tijekom cijele godine, osim u srpnju i kolovozu, kad je prag kapaciteta procijenjen na 40 kamiona dnevno zbog povećanja prometa putnika i lakih vozila u ljetnim mjesecima.

6.1.3. *Francuska je pravilno utvrdila kvantitativnu potražnju korisnika*

6.1.3.1. Francuska je pravilno kvantificirala potražnju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga

(653) Suprotno tvrdnjama društva Corsica Ferries (uvodne izjave od 428. do 431.), francuska tijela ističu da je udio pomorskog prijevoza od 10 % u prijevozu zbog zdravstvenih razloga između Korzike i kopna konzervativna pretpostavka.

6.1.3.2. Francuska je pravilno kvantificirala potražnju za prijevozom vučenog i nevučenog tereta

(654) Prema navodima Francuske, društvo Corsica Ferries tvrdi da je jedinstvena stopa rasta od 2,3 % godišnje za sve linije obuhvaćene ugovorima o javnim uslugama rezultat precijenjene potražnje za prijevozom tereta, a time i vozača povezanih s vučenim teretom (uvodne izjave 453. i 454.). Francuska tijela odgovaraju da se predviđena potražnja za prijevozom tereta temelji na povijesnim podacima (2010. – 2019.). Ti su podaci dovoljno opsežni da se uzmu u obzir razdoblja pada i dinamičnija razdoblja u gospodarstvu Korzike.

(655) Francuska tijela ističu da je od 2010. do 2019. Korzika imala dva razdoblja rasta (2010. – 2012. i 2016. – 2018.) i dva razdoblja stagnacije (2013. – 2015. i 2019.) te da tokovi tereta odražavaju te razlike. Navode i da primijenjena referentna vrijednost odgovara ukupnom povećanju teretnog prometa između Korzike i kontinentalne Francuske. Naposljetku napominju da podaci Regionalne uprave za okoliš, planiranje i stanovanje ukazuju na povećanje prometa u svim lukama u razdoblju od 2000. do 2019., uz fluktuacije u skladu s gospodarskim rastom. Francuska tijela stoga zaključuju da su zaključci društva Corsica Ferries neutemeljeni te da je predviđena potražnja za prijevozom tereta razborita i konzervativna.

6.1.4. *Francuska je pravilno utvrdila tržišni nedostatak*

(656) Suprotno onomu što tvrdi društvo Corsica Ferries (uvodne izjave od 455. do 468.), francuska tijela ističu da je primijenjen pristup usmjeren na budućnost, uz hipotetsku procjenu privatne ponude u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama između Korzike i Marseillea.

(657) Osim toga, na temelju novijih promatranja prometa na Sredozemlju francuska tijela navode da luka Marseille ima mali potencijal za privlačenje putnika, posebno onih koji putuju do/iz sekundarnih korzičkih luka. Na primjer, procjenjuje se da će do 2030. promet vučenog tereta (za koji Marseille nije zamjenjiv) iznositi oko 170 000 lm na liniji Marseille – Bastia, 120 000 lm na liniji Marseille – Ajaccio i manje od 50 000 lm na linijama za sekundarne luke, što je znatno manje od prometa zabilježenog na linijama na otvorenom tržištu ili u okviru sustava obveza pružanja javne usluge na drugim zapadnosredozemnim otocima. Općenito, francuska tijela smatraju da ne postoji svakodnevna linija na otvorenom tržištu ili u okviru sustava obveza pružanja javne usluge s tako malom putničkom i teretnom bazom.

6.1.5. *Francuska je odabrala instrument javne intervencije koji je nužan i proporcionalan u odnosu na potrebu za javnom uslugom*

(658) Kako bi dokazala da minimalni kapacitet za prijevoz tereta utvrđen u ugovorima o javnim uslugama nije precijenjen, francuska tijela upućuju na svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka (uvodne izjave od 358. do 361.).

(659) Osim toga, francuska tijela ističu da podaci o prijevozu vozača za 2023. pokazuju da je minimalni kapacitet za prijevoz vozača u pravilu manji od broja vozača koji su stvarno prevezeni na sljedećem broju prelazaka:

— Ajaccio – Marseille: 199 prelazaka,

— Bastia – Marseille: 84 prelaska,

— L'Île-Rousse – Marseille: 176 prelazaka,

— Porto-Vecchio – Marseille: 170 prelazaka,

— Propriano – Marseille: 118 prelazaka.

(660) Naposljetku, francuska tijela ističu da dodatni prelasci nisu namijenjeni pokrivanju općeg prometa nego odgovaranju na neredovita prometnih opterećenja.

6.2. **Primjedbe o usklađenosti s pravom EU-a u području javne nabave**

6.2.1. *Trajanje ugovora o javnim uslugama u skladu je s Direktivom o koncesijama*

(661) Suprotno tvrdnjama društva Corsica Ferries (uvodna izjava 535.), Francuska objašnjava da je u skladu s Direktivom o koncesijama trajanje ugovora o javnim uslugama utvrđeno uzimajući u obzir ulaganja budućih ugovaratelja u plovila potrebna za pružanje usluge pomorskog prijevoza. Ti troškovi uključuju troškove kapitala ako je ugovaratelj vlasnik svojih plovila ili izdatke za najam ako ugovaratelj uzima brodove u najam. Stoga francuska tijela smatraju da je trajanje opravdano s obzirom na ciljeve nadmetanja jer bi kraće razdoblje odvratilo prijevoznike od podnošenja ponuda. Smatraju i da to trajanje ispunjava ciljeve prilagodljivosti zbog obveze usklađivanja brodova sa standardima, posebno u pogledu pravila o emisijama stakleničkih plinova.

(662) Kad je riječ o argumentima društva Corsica Ferries prema kojima javni naručitelj na kraju koncesije ne ostvaruje povrat ulaganja (uvodne izjave 536. i 537.), Francuska smatra da ta tvrdnja ne odgovara stvarnosti koncesija u području prijevoza putnika i tereta jer upravljanje plovilima nije obuhvaćeno pristupom povratne imovine te to razmatranje nije povezano s trajanjem ugovora o javnim uslugama.

(663) Kad je riječ o tvrdnjama društva Corsica Ferries prema kojima se u okviru naknade ne uzima u obzir preostala vrijednost plovila na kraju ugovora (uvodna izjava 538.), Francuska smatra da se u okviru naknade dodijeljene ugovarateljima ta vrijednost ne bi ni trebala uzeti u obzir jer su plovila vlastita imovina ugovaratelja, a ne imovina koja se besplatno vraća i u potpunom je vlasništvu CdC-a ili OTC-a. Francuska objašnjava da se u skladu s člankom 34. ugovora o javnim uslugama troškovi ulaganja povezani s plovilima utvrđuju na temelju flote koju je ugovaratelj dodijelio za prometovanje na linijama koje su obuhvaćene ugovorima o javnim uslugama. OTC nadoknađuje ta ulaganja kako bi se pokrili troškovi ugovaratelja, umanjeni za subvencije i sva javna sredstva upotrijebljena za ta ulaganja, koji odgovaraju izdacima za amortizaciju i/ili najam i/ili troškovima zakupa plovila dodijeljenog za pružanje usluge.

(664) Nadalje, društvo Corsica Ferries osporava relevantnost primjera koje su francuska tijela navela za koncesije koje traju dulje od pet godina, posebno primjera norveške obalne usluge (uvodna izjava 539.). Francuska je u svojem odgovoru pojasnila da je taj primjer u potpunosti relevantan jer je Nadzorno tijelo EFTA-e potvrdilo sedmogodišnju koncesiju za razdoblje 2012. – 2019. i produljilo je za 10 godina za razdoblje 2021. – 2030. To je produljenje opravdano životnim vijekom plovila, koji je znatno dulji od 10 godina.

(665) Osim toga, francuska tijela ističu da je u lipnju 2022. društvo Corsica Ferries u okviru postupka predugovorne pravne zaštite pred Upravnim sudom u Bastiji već osporavalo trajanje ugovora o javnim uslugama, tvrdeći da je ono neproporcionalno jer za ugovaratelje nisu predviđena ulaganja. Sud u Bastiji odbio je taj zahtjev, a njegovu je odluku potvrdilo Državno vijeće, koje nije prihvatilo žalbu podnesenu protiv te odluke.

(666) Naposljetku, kad je riječ o tehničkim specifikacijama koje je potrebno ispuniti (kapacitet plovila, broj putnika i broj kabina za osobe smanjene pokretljivosti), Francuska objašnjava da su sva društva koja su od 2015. do 2022. pružala usluge prijevoza do Korzike imala plovila koja su bila u skladu s tehničkim specifikacijama utvrđenima u ugovorima o javnim uslugama. Konkretno, društvo Corsica Ferries jedno je od glavnih brodarskih društava u Europi koja upravljaju plovilima velikog kapaciteta (ro-ro putnički brodovi). Njegov ukupni kapacitet za prijevoz putnika i tereta blizu je ili veći od kapaciteta istovrsnih prijevoznika na korzičkim linijama (npr. Moby Lines, Corsica Linea i La Méridionale).

6.2.2. *Prigovori koji se odnose na područje primjene minimalnih zahtjeva neutemeljeni su*

(667) Francuska tijela ističu da je važno jasno razlikovati članak 2.4. pravila nadmetanja, u kojem se navodi iscrpan i nepromjenjiv popis minimalnih značajki, od Priloga 1. ugovorima o javnim uslugama, koji služi kao sveobuhvatna tehnička referenca i u kojem se detaljno navode minimalni kapaciteti a da ih se pritom ne smatra minimalnim značajkama. U Prilogu 1. utvrđeni su tehnički elementi čija priroda ovisi o njihovu uključivanju u članak 2.4. pravila nadmetanja: ako je neki element spomenut u tom članku, a zatim pojašnjen u Prilogu 1., Francuska objašnjava da je onda riječ o minimalnom zahtjevu.

(668) Osim toga, Francuska napominje da je u kontekstu ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2019. – 2020. Upravni sud u Bastiji analizirao samo zahtjeve koji se mogu povezati s minimalnim značajkama: „Ti tehnički zahtjevi, koji se odnose na kapacitet plovila, spadaju među minimalne ugovorne zahtjeve navedene u članku 2.4. pravila nadmetanja” (19. ožujka 2019., br. 1900289). Prema navodima Francuske, to je obrazloženje potvrdilo Državno vijeće u presudi od 24. lipnja 2019.: „tehnički prilog o uslugama iz Priloga 1. nacrtu ugovora, kojim se propisuje najmanje četrdeset utičnica za rashladna vozila za svaki prelazak, morao se smatrati, s obzirom na odredbe članka 4.1. pravila nadmetanja, dijelom natječajne dokumentacije i, slijedom toga, dokumentom u kojem se objašnjavaju očekivane minimalne značajke. Donošenjem takve odluke sudac privremene pravne zaštite nije počinio pogrešku koja se tiče prava.” Suprotno onomu što tvrdi društvo Corsica Ferries, Francuska smatra da stajalište Državnog vijeća nije bilo da Prilog 1. kao cjelina čini minimalne zahtjeve.

(669) Slično tomu, Francuska tijela ponavljaju da Prilog 1. ugovorima o javnim uslugama nije izmijenjen, što znači da minimalne značajke i minimalni kapaciteti nisu pogrešno shvaćeni. Prema tome, ponude su bile u skladu s tim minimalnim značajkama i kapacitetima.

(670) Kad je riječ o jasnoći minimalnih zahtjeva, francuska tijela upućuju na rješenje Upravnog suda u Bastiji od 20. srpnja 2022. (uvodna izjava 274.), u kojem se zaključuje da su informacije o povratnim putovanjima s promjenjivim rasporedom i dodatnim povratnim putovanjima bile dovoljne da „kandidatima omoguće procjenu opsega obveza ugovaratelja i da podnesu ponudu” ([227]).

7. **OCJENA MJERA**

7.1. **Postojanje državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a**

(671) Člankom 107. stavkom 1. UFEU-a utvrđeno je da je svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povlašteni položaj nespojiva s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.

7.1.1. *Postojanje poduzetnika*

(672) Prema ustaljenoj sudskoj praksi ([228]) Komisija prvo mora utvrditi jesu li pružatelji usluga poduzetnici u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Pojmom poduzetnika obuhvaćen je svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na njegov pravni oblik i način na koji se financira. Sve djelatnosti koje se sastoje od nuđenja robe ili usluga na tržištu gospodarske su djelatnosti ([229]).

(673) Ugovori o javnim uslugama sastoje se od pružanja usluga pomorskog prijevoza tereta i putnika između Korzike i kontinentalne Francuske u zamjenu za naknadu koja se isplaćuje korisnicima tih ugovora (društva Corsica Linea i La Méridionale). Prema tome, društva Corsica Linea i La Méridionale bave se gospodarskim djelatnostima. Stoga je riječ o poduzetnicima u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

([227]) Upravni sud istaknuo je, među ostalim, da je natječajna dokumentacija sadržavala dokumente s informacijama o uslugama pomorskog prijevoza između Korzike i kopna, kao što su godišnja izvješća ugovaratelja za 2017., 2018. i 2019., u kojima se analizira kvalitete usluga.

([228]) Presuda od 18. lipnja 1998., *Komisija/Italija*, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, i presuda od 23. travnja 1991., *Höfner i Elser,* C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, t. 21.

([229]) Presuda od 16. lipnja 1987., Komisija/Italija, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, t. 7., i presuda od 18. lipnja 1998., *Komisija/Italija*, C-35/96, ibid., t. 36.

7.1.2. *Pripisivost mjera državi i prisutnost državnih sredstava*

7.1.2.1. Pripisivost mjera državi

(674) Iz ustaljene sudske prakse proizlazi da su mjere koje poduzimaju državna tijela država članica, bez obzira na njihov status i naziv, kao i mjere koje poduzima središnja vlast, obuhvaćene područjem primjene članka 107. stavka 1. UFEU-a, ako su uvjeti iz te odredbe ispunjeni ([230]).

(675) Komisija primjećuje da je u ovom slučaju OTC, odnosno tijelo koje je dodijelilo mjere koje su predmet istražnog postupka, upravno tijelo koje je u potpunosti povezano s CdC-om, koji je i sam državno tijelo niže razine (uvodna izjava 82.). OTC, čiji je predsjednik član CdC-a (uvodna izjava 82.), pri obavljanju svojih aktivnosti podliježe nadzoru CdC-a (uvodna izjava 83.). CdC također imenuje direktora OTC-a, a odluke OTC-a (uključujući proračunske odluke) donosi upravni odbor sastavljen od predstavnika departmana Corse-du-Sud i Haute-Corse te, većinom, izabranih predstavnika Skupštine Korzike (uvodna izjava 82.). Skupština Korzike glasovala je i o samoj dodjeli ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 280.).

(676) Stoga se predmetne mjere mogu pripisati državi.

7.1.2.2. Prisutnost državnih sredstava

(677) Prema ustaljenoj sudskoj praksi sredstva lokalnih i regionalnih tijela smatraju se državnim sredstvima u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a ([231]).

(678) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 84., ugovori o javnim uslugama financiraju se bespovratnim sredstvima za teritorijalni kontinuitet koje nacionalna vlada isplaćuje CdC-u, koji ih zatim u skladu sa zakonom prenosi OTC-u. Ugovori o javnim uslugama stoga se financiraju sredstvima CdC-a, koji je državno tijelo niže razine.

(679) Komisija stoga smatra da financiranje ugovora o javnim uslugama uključuje državna sredstva.

7.1.3. *Postojanje prednosti*

(680) Kako bi se ocijenilo predstavlja li državna mjera potporu dodijeljenu poduzetniku, treba utvrditi je li predmetni poduzetnik ostvario gospodarsku prednost zbog koje je izbjegao plaćanje troškova koji bi uobičajeno teretili njegova vlastita financijska sredstva ili je li ostvario prednost koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima ([232]).

(681) Budući da se dodjeljuju kao delegiranje javnih usluga, mjere koje su predmet istražnog postupka čine prednost za korisnika, osim ako ta naknada kumulativno ispunjava četiri kriterija iz presude Altmark ([233]).

(682) S obzirom na prethodno navedeno, Komisija će ispitati ispunjavaju li ugovori o javnim uslugama sve kriterije iz presude Altmark.

7.1.3.1. Kriteriji iz presude Altmark

(683) U presudi *Altmark* Sud je utvrdio da se naknadom za pružanje javne usluge ne dodjeljuje selektivna prednost i da ta naknada nije potpora u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a ako su ispunjena četiri kumulativna kriterija:

— poduzetniku koji prima naknadu moraju zaista biti povjerene obveze pružanja javne usluge i te obveze moraju biti jasno određene (prvi kriterij),

— parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju biti utvrđeni unaprijed, na objektivan i transparentan način (drugi kriterij),

([230]) Presuda od 12. svibnja 2011., *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 i T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, t. 108.
([231]) *Id.*, t. 109.
([232]) Presuda od 14. veljače 1990., *Francuska/Komisija*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, t. 44. i 45.
([233]) Presuda od 24. srpnja 2003., *Altmark Trans GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, t. od 87. do 93.

— naknada ne premašuje iznos nužan za pokrivanje svih ili dijela troškova nastalih za vrijeme izvršavanja obveza pružanja javne usluge, uzimajući u obzir odgovarajuće primitke i razumnu dobit za izvršavanje tih obveza (treći kriterij),

— ako poduzetnik koji će izvršavati obveze pružanja javne usluge nije odabran u postupku javne nabave, iznos potrebne naknade utvrđen je na temelju analize troškova koje bi prosječan poduzetnik, kojim se dobro upravlja i koji raspolaže odgovarajućim prijevoznim sredstvima kako bi mogao ispuniti nužne zahtjeve za pružanje javne usluge, snosio tijekom izvršavanja tih obveza, uzimajući u obzir odgovarajuće prihode i razumnu dobit za izvršavanje obveza (četvrti kriterij).

7.1.3.2. Usklađenost s četvrtim kriterijem iz presude Altmark

7.1.3.2.1. Pružatelj usluga odabran je u postupku javne nabave koji omogućuje odabir kandidata koji može pružati te usluge s najmanjim troškom za zajednicu

(684) Postupak javne nabave isključuje mogućnost postojanja državne potpore samo ako omogućuje odabir ponuditelja koji može pružati te usluge s najmanjim troškom za zajednicu.

(685) U Komunikaciji Komisije o primjeni pravila EU-a o državnim potporama na naknade za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa („**Komunikacija o uslugama od općeg gospodarskog interesa**”) ([234]) utvrđeni su kriteriji na temelju kojih se ocjenjuje je li ispunjen četvrti kriterij iz presude Altmark.

(686) U točki 66. Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa navodi se da se, kad je riječ o značajkama poziva za podnošenje ponuda, natjecateljskim dijalogom ili pregovaračkim postupkom s objavom dodjeljuje široka diskrecijska ovlast javnom naručitelju te se može ograničiti sudjelovanje zainteresiranih subjekata. Stoga se oni mogu smatrati dostatnima za ispunjavanje četvrtog kriterija iz presude Altmark samo u iznimnim slučajevima.

(687) Komisija navodi da je u ovom slučaju Francuska predmetne mjere dodijelila u pregovaračkom postupku (uvodne izjave 277. i 278.). Stoga se na temelju Komunikacije o uslugama od općeg gospodarskog interesa u načelu ne može smatrati da taj postupak jamči najmanji trošak za zajednicu.

(688) Osim toga, ništa u ovom slučaju ne ukazuje na to da bi postupak javne nabave koji je proveden radi sklapanja ugovora o javnim uslugama trebalo smatrati iznimnim slučajem koji odstupa od te pretpostavke.

(689) Prije svega, postupak je proveden u kontekstu usluga pomorskog prijevoza do Korzike, u kojem nikad nije postojalo slobodno tržišno natjecanje zbog ograničenja koja nameće sustav obveza pružanja javne usluge i povijesnog postojanja uzastopnih ugovora o javnim uslugama (uvodne izjave 60. i 61.). Stoga taj kontekst može ograničiti komercijalno pružanje usluga pomorskog prijevoza do Korzike i tržišno natjecanje u tom području te se ne može zajamčiti usluga s najmanjim troškom za zajednicu.

(690) Drugo, kao što ističe društvo Corsica Ferries (uvodna izjava 518.), kriterijima za dodjelu ugovora koji se odnose na financijsku naknadu dodijeljen ponder od samo 20 %, dok je kriterijima koji se odnose na tehničku vrijednost ponuda dodijeljen ponder od 60 % (uvodna izjava 271.). Komisija primjećuje da ti tehnički kriteriji nisu bili definirani na način koji bi omogućio učinkovito tržišno natjecanje koje prednost uspješnih ponuditelja svodi na najmanju moguću mjeru jer su ti kriteriji uglavnom služili za mjerenje sposobnosti i kvalitete kandidata u smislu ispunjavanja dodijeljenih obveza pružanja javne usluge (vozni redovi, prilagodba flote potrebama korisnika, kvaliteta usluga za poslovne i privatne korisnike itd.), a ne za poticanje učinkovitog tržišnog natjecanja koje bi dovelo do smanjenja naknade.

([234]) SL C 8, 11.1.2012., str. 4.

(691) Osim toga, Komisija napominje da postupak nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama nije doveo do dovoljno otvorenog i stvarnog tržišnog natjecanja s obzirom na mali broj kandidata za svaku grupu (uvodna izjava 276.). Argumenti društava Corsica Linea i La Méridionale prema kojima je postojao znatan konkurentski pritisak jer „*je bilo općepoznato*" da su zahtjev mogla podnijeti tri prijevoznika (Corsica Linea, La Méridionale i Corsica Ferries) (uvodne izjave 577. i 614.) čisto su nagađanje i, osim toga, nisu dokazani jer društvo Corsica Ferries nije podnijelo zahtjev za sudjelovanje u postupku dodjele ugovora o javnim uslugama. Isto tako, sama činjenica da je broj kandidata (Corsica Linea i La Méridionale) odgovarao broju prijevoznika koji su sudjelovali u savjetovanju s prijevoznicima ne može dokazati postojanje dovoljno otvorenog i stvarnog tržišnog natjecanja (uvodna izjava 613.). Nadalje, i samo je društvo La Méridionale priznalo da njegovo opažanje da nijedan drugi prijevoznik osim ta tri nije pokazao interes za korzičko tržište (uvodna izjava 575.) stoga upućuje na nisku razinu tržišnog natjecanja koja proizlazi iz postupka dodjele ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 613.). Nadalje, unatoč svojem interesu društvo Corsica Ferries nije podnijelo ponudu koja je mogla doprinijeti povećanju konkurentskog pritiska u okviru postupka javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 273.). Stoga argumenti društva Corsica Linea (i) da je u pregovaračkom postupku smanjen iznos financijske naknade koju su prvotno predložili kandidati (uvodna izjava 578.) i (ii) da francuska tijela nisu bila obvezna prihvatiti ponude tih kandidata (uvodna izjava 579.) sami po sebi ne mogu dokazati da je OTC nabavio usluge pomorskog prijevoza uz najmanji trošak za zajednicu.

(692) Naposljetku, u slučaju postupaka u kojima je dostavljena samo jedna ponuda ne može se smatrati da taj natječajni postupak u dovoljnoj mjeri jamči da je postignut najmanji trošak za zajednicu ([235]). U ovom je slučaju zaprimljen samo jedan zahtjev za sve ugovore o javnim uslugama osim onih koji su se odnosili na usluge prijevoza do Propriana i Porto-Vecchija (za koje su zaprimljena samo dva zahtjeva). Društvo Corsica Linea u tom pogledu ne objašnjava zašto se unatoč nepostojanju konkurentske ponude za tri grupe ne može isključiti postojanje dostatnog pritiska u ovom slučaju (uvodna izjava 576.). Slično tomu, činjenica da su francuska tijela za grupe 3 (Porto-Vecchio) i 4 (Propriano) prihvatila najnižu ponudu ne dokazuje se da je uspješna ponuda sama po sebi bila ponuda s najmanjim troškom za zajednicu.

(693) Iz tih razmatranja proizlazi da postupak javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama nije pružio nikakvo jamstvo da su predmetne usluge ugovorene s najmanjim troškom za zajednicu.

7.1.3.2.2. Naknada je utvrđena na temelju troškova koje bi prosječan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji raspolaže odgovarajućim resursima snosio pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge koje su mu dodijeljene

(694) Komisija ističe da se četvrti kriterij iz presude Altmark, koji se temelji na analizi troškova u odnosu na prosječnog poduzetnika kojim se dobro upravlja i koji raspolaže odgovarajućim resursima, mora primijeniti ako poduzetnik kojem je povjereno izvršavanje obveza pružanja javne usluge nije odabran u okviru postupka javne nabave.

(695) Francuska tijela nisu dostavila nikakve dokaze ili informacije koji bi mogli potvrditi da je naknada koja je isplaćena u skladu s ugovorima o javnim uslugama utvrđena na temelju troškova koje bi prosječan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji raspolaže odgovarajućim resursima snosio pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge koje su mu dodijeljene. Zainteresirane strane nisu dostavile primjedbe o tom pitanju.

(696) Valja napomenuti i da se u ugovorima o javnim uslugama ne spominju troškovi koje bi prosječan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji raspolaže odgovarajućim sredstvima snosio pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge koje su mu dodijeljene. Naprotiv, iz elemenata spisa proizlazi da je naknada utvrđena tek na kraju postupka javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama, nakon pregovora između korisnika ugovora o javnim uslugama i OTC-a, a da se tijekom tih pregovora nisu spominjali troškovi koje bi prosječan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji raspolaže odgovarajućim sredstvima snosio pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge koje su mu dodijeljene kako bi se odredio iznos te naknade.

([235]) Komunikacija o uslugama od općeg gospodarskog interesa, t. 68.

(697) Budući da Francuska nije dostavila nikakve konkretne dokaze, Komisija može samo zaključiti da naknada isplaćena u skladu s ugovorima o javnim uslugama nije utvrđena na temelju troškova koje bi prosječan poduzetnik kojim se dobro upravlja i koji raspolaže odgovarajućim resursima snosio pri ispunjavanju obveza pružanja javne usluge koje su mu dodijeljene.

(698) Stoga ugovori o javnim uslugama ne ispunjavaju četvrti kriterij iz presude Altmark.

7.1.3.3. Zaključak o postojanju prednosti

(699) S obzirom na navedeno Komisija zaključuje da je ugovorima o javnim uslugama njihovim korisnicima dodijeljena gospodarska prednost koju ne bi ostvarili u uobičajenim tržišnim uvjetima.

7.1.4. *Selektivnost ugovora o javnim uslugama*

(700) Ako Komisija otkrije postojanje prednosti koja izravno ili neizravno proizlazi iz određene mjere, ona je također dužna utvrditi imaju li od te prednosti posebnu korist jedan ili više poduzetnika.

(701) Zahtjev za selektivnost razlikuje se ovisno o tome je li predmetna mjera zamišljena kao opći sustav potpore ili kao pojedinačna potpora. U potonjem slučaju utvrđenje gospodarske prednosti omogućuje, načelno, pretpostavku da je selektivna ([236]).

(702) U ovom su slučaju svi ugovori o javnim uslugama dodijeljeni na temelju bilateralnih ugovora sklopljenih sa svakim od korisnika.

(703) Prema tome, ti su ugovori o javnim uslugama pojedinačne mjere i stoga se mora pretpostaviti da su selektivni u korist tih korisnika.

7.1.5. *Prepreke trgovini među državama članicama i narušavanje tržišnog natjecanja unutar EU-a koji proizlaze iz ugovora o javnim uslugama*

(704) Potpore koje oslobađaju poduzetnika troškova koje bi načelno morao snositi u okviru svojeg redovnog upravljanja ili svojih uobičajenih aktivnosti u pravilu narušavaju uvjete tržišnog natjecanja ([237]). Presuđeno je da svaka dodjela potpore poduzetniku koji obavlja svoje djelatnosti na tržištu Zajednice može narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama.

(705) Pomorski prijevoz unutar države članice (pomorska kabotaža) otvoren je svim prijevoznicima Zajednice od 1. siječnja 1993. ([238]) Od tog datuma potpore dodijeljene poduzetniku koji prevozi putnike i/ili teret unutar države članice stoga mogu biti prepreka trgovini među državama članicama. U ovom slučaju ugovorima o javnim uslugama dodjeljuje se naknada za pružanje usluga pomorskog prijevoza tereta i putnika u okviru usluga pomorskog prijevoza do Korzike. Ta naknada stoga može utjecati na trgovinu među državama članicama, među ostalim i zbog toga što je Korzika povezana s Italijom.

(706) Valja imati na umu da društva Corsica Linea i La Méridionale prometuju na linijama između kontinentalne Francuske i Korzike u izravnom tržišnom natjecanju s prijevoznicima kao što je Corsica Ferries, ali potencijalno i sa svim pomorskim prijevoznicima koji nude ili bi mogli nuditi usluge pomorskog prijevoza s/do Korzike (uvodna izjava 45.). To tim više vrijedi s obzirom na znatan putnički promet između Korzike i kontinentalne Francuske i Italije (uvodna izjava 56.). Komisija stoga napominje da bi predmetne mjere mogle ojačati položaj društava Corsica Linea i La Méridionale u odnosu na konkurentske prijevoznike u pomorskom prometu u Europskoj uniji i time narušiti tržišno natjecanje.

(707) Stoga je vjerojatno da će mjere narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu i utjecati na trgovinu među državama članicama.

([236]) Presuda od 4. lipnja 2015., MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, t. 60.
([237]) Vidjeti presudu od 19. rujna 2000., Njemačka/Komisija, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, t. 30. i navedena sudska praksa.
([238]) Vidjeti Uredbu o kabotaži.

7.1.6. *Zaključak o postojanju državne potpore*

(708) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da naknada dodijeljena prijevoznicima na temelju ugovora o javnim uslugama čini državnu potporu u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a.

7.2. **Zakonitost mjera**

(709) U skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a, člankom 2. stavkom 1. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([239]) propisano je da „[o]sim ako je drukčije predviđeno uredbama donesenim u skladu s člankom 109. UFEU-a ili drugim relevantnim odredbama istog, predmetna država članica Komisiju pravodobno obavješćuje o svim svojim planovima za dodjelu novih potpora". Člankom 3. te uredbe nadalje je propisano da „[p]otpora koja podliježe obvezi prijave u skladu s člankom 2. stavkom 1. ne smije stupiti na snagu prije nego što Komisija donese, ili se smatra da je donijela, odluku kojom se odobrava ta potpora".

(710) Komisija napominje da su francuska tijela 27. prosinca 2022. prijavila svoje planove za uspostavu ugovora o javnim uslugama za razdoblje od 1. siječnja 2023. do 31. prosinca 2030., ali su ugovore o javnim uslugama provela 1. siječnja 2023. a da Komisija nije donijela niti se smatralo da je donijela odluku o njihovu odobrenju. Stoga se predmetnim mjerama u načelu krši članak 2. stavak 1. Uredbe (EU) 2015/1589.

(711) Komisija napominje da se u skladu s Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa države članice u određenim slučajevima mogu izuzeti od obveze prijave na temelju članka 108. stavka 3. UFEU-a.

(712) U tom pogledu potrebno je ispitati jesu li ugovori o javnim uslugama obuhvaćeni područjem primjene Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa kako bi se utvrdilo jesu li mjere izuzete od obveze prijave utvrđene u članku 108. stavku 3. UFEU-a.

(713) Komisija prvo ističe da se u skladu s ustaljenom sudskom praksom, kao iznimka od općeg pravila postojanja obveze prijave, odredbe uredbe ili odluke o izuzeću od obveze prijave i uvjeti koji su u njima utvrđeni moraju usko tumačiti ([240]).

(714) Područje primjene Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa utvrđeno je u njezinu članku 2. Člankom 2. točkom (d) propisuje se da državne potpore u obliku naknade za pružanje javne usluge pomorskog povezivanja s otocima nisu izuzete od obveze prijave ako je prosječni godišnji promet na tim linijama premašio 300 000 putnika u dvije financijske godine koje su prethodile godini u kojoj je dodijeljeno pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa.

(715) U članku 2. točki (d) Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa upućuje se samo na pomorski prijevoz putnika i ne spominje se pomorski prijevoz tereta. S obzirom na načelo uskog tumačenja kojim se uređuje primjena odluke o izuzeću od obveze prijave (uvodna izjava 713.), Komisija smatra da, zbog nepostojanja izričitog upućivanja na pomorski prijevoz tereta, naknada isplaćena za usluge od općeg gospodarskog interesa povezane s pomorskim prijevozom tereta ili s kombiniranim uslugama (putnici/teret) ne može biti obuhvaćena Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa ([241]).

(716) Budući da se ugovori o javnim uslugama odnose na kombinirane usluge, naknada dodijeljena korisnicima tih ugovora nije obuhvaćena područjem primjene Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa.

(717) Primjedbe zainteresiranih strana o tom pitanju ne utječu na taj zaključak.

([239]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Presuda od 21. srpnja 2016., Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, t. 37. i 38., i presuda od 5. ožujka 2019., Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, t. 60.

([241]) Za tumačenje po analogiji vidjeti presudu od 19. listopada 2023., SAD Trasporto locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, t. od 23. do 29., o području primjene uredbe kojom se od obveze prijave izuzimaju državne potpore dodijeljene u obliku naknade za pružanje javne usluge kopnenog prijevoza.

(718) Kao prvo, suprotno onomu što tvrdi društvo Corsica Linea (uvodna izjava 582.), isključenje pomorskog prijevoza tereta iz područja primjene Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa nije u suprotnosti s tekstom te odluke ni s njezinom svrhom kako je protumačena u uvodnoj izjavi 24. te odluke. Naime, ni u jednom članku Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa ne spominje se pomorski prijevoz tereta. U uvodnoj izjavi 24. samo se utvrđuju pravila koja se primjenjuju na državne potpore dodijeljene za financiranje usluga od općeg gospodarskog interesa u sektorima zračnog i pomorskog prometa te se samo pojašnjava da se Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa utvrđuju uvjeti pod kojima se takve potpore mogu izuzeti od obveze prijave utvrđene u članku 108. stavku 3. UFEU-a ako ne postoji sektorsko pravilo o tom pitanju. Međutim, u članku 2. točki (d), kojom se utvrđuje područje primjene Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa, nije spominje se pomorski prijevoz tereta. Osim toga, društvo Corsica Linea ne objašnjava zašto bi isključenje pomorskog prijevoza tereta iz Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa bilo u suprotnosti s načelom jednakog postupanja.

(719) Nadalje, argument prema kojem je upućivanje samo na prag za broj putnika opravdano zbog činjenice da je putnički promet opći pokazatelj gospodarske važnosti određene linije (uvodna izjava 584.) ne dokazuje da je Odlukom o uslugama od općeg gospodarskog interesa izričito obuhvaćen pomorski prijevoz tereta. Naprotiv, Komisija navodi da je glavni predmet ugovora o javnim uslugama prijevoz tereta, a da je prijevoz putnika ograničen na prijevoz putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga i vozača (osim za liniju Marseille – Propriano), čiji su brojevi ograničeni.

(720) Naposljetku, primjedba prema kojoj Komisijina praksa odlučivanja upućuje na to da se Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa primjenjuje na kombinirane usluge nije relevantna (uvodna izjava 583.) jer prema ustaljenoj sudskoj praksi Komisija nije vezana svojom praksom odlučivanja ([242]).

(721) Stoga Odluka o uslugama od općeg gospodarskog interesa nije primjenjiva u ovom predmetu. Iz toga slijedi da su francuska tijela nezakonito provela mjere, u suprotnosti s člankom 3. Uredbe (EU) 2015/1589 i člankom 108. stavkom 3. UFEU-a.

7.3. **Spojivost mjera**

7.3.1. *Primjenjivost članka 106. stavka 2. UFEU-a i Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa*

(722) Naknada za pružanje javne usluge koja u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a čini državnu potporu podliježe člancima 106., 107. i 108. UFEU-a.

(723) Ocjena spojivosti državne potpore dodijeljene za usluge od općeg gospodarskog interesa s unutarnjim tržištem ima pravnu osnovu u članku 106. stavku 2. UFEU-a. U ovom slučaju predmetna državna potpora odnosi se na dodjelu naknade u zamjenu za ispunjavanje obveza pružanja javne usluge u okviru usluge od općeg gospodarskog interesa. Stoga je potrebno analizirati spojivost potpore s člankom 106. stavkom 2. UFEU-a i, konkretnije, s posebnim pravilima koja se odnose na primjenu tog članka.

(724) U ovom su slučaju posebna pravila koja se odnose na primjenu članka 106. stavka 2. UFEU-a sadržana u Okviru za usluge od općeg gospodarskog interesa. U skladu s točkom 11. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa „državna potpora koja nije obuhvaćena područjem primjene [Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa] može se proglasiti spojivom s člankom 106. stavkom 2. Ugovora ako je nužna za pružanje predmetne usluge od općeg gospodarskog interesa i ne utječe na razvoj trgovine u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno interesima Unije. Kako bi se postigla ta ravnoteža, moraju biti ispunjeni uvjeti iz odjeljaka od 2.2. do 2.10. [Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa].”

(725) Komisija napominje da su francuska tijela ugovore o javnim uslugama prijavila i na temelju Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

(726) Stoga je u odjeljcima u nastavku iznesena Komisijina analiza spojivosti predmetnih mjera s uvjetima utvrđenima u Okviru za usluge od općeg gospodarskog interesa s obzirom na to da mjere nisu obuhvaćene područjem primjene Odluke o uslugama od općeg gospodarskog interesa (uvodna izjava 721.).

([242]) Presuda od 20. rujna 2011., Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, t. 190.

(727) Valja napomenuti i da se u skladu s točkom 8. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa načela utvrđena tim okvirom primjenjuju na naknadu za pružanje javne usluge dodijeljenu u području pomorskog prijevoza ne dovodeći u pitanje strože posebne odredbe sadržane u sektorskom zakonodavstvu Unije. U području pomorskog prijevoza Uredbom o kabotaži, kako se tumači u Komunikaciji o tumačenju Uredbe o kabotaži, utvrđuju se uvjeti pod kojima država članica može sklapati ugovore o javnim uslugama s brodarskim društvima koja obavljaju linijski prijevoz do/s otoka te zauzvrat platiti financijsku naknadu brodovlasnicima. Komisija će stoga analizirati spojivost mjera s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa, ne dovodeći u pitanje posebne odredbe utvrđene u Uredbi o kabotaži.

7.3.2. *Postojanje stvarne usluge od općeg gospodarskog interesa*

(728) U skladu s točkom 12. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa potpora se mora dodijeliti za stvarnu i točno definiranu uslugu od općeg gospodarskog interesa navedenu u članku 106. stavku 2. UFEU-a. Na državi članici je da dokaže da je opseg javne usluge točno definiran ([243]), pri čemu se podrazumijeva da je Komisijino ispitivanje ograničeno na očitu pogrešku u ocjeni, kako je navedeno u točki 13. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

(729) U točki 13. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa ističe se da države članice ne mogu povezati posebne obveze pružanja javne usluge s uslugama koje poduzetnici koji posluju u uobičajenim tržišnim uvjetima već pružaju ili ih mogu pružati na zadovoljavajući način i pod uvjetima kao što su cijena, objektivna obilježja kvalitete, kontinuitet i pristup usluzi koji su u skladu s općim interesom kako ga je utvrdila država.

(730) U točki 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa naglašava se da bi države članice trebale pokazati da su primjereno razmotrile potrebe za javnom uslugom tako što su provele javno savjetovanje ili upotrijebile druge prikladne instrumente kako bi uzele u obzir interese korisnika i pružatelja.

(731) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 727., Uredbom o kabotaži država članica ovlašćuje se za sklapanje ugovora o javnim uslugama linijskog prijevoza do/s otoka u zamjenu za financijsku naknadu. Ugovor o javnim uslugama na temelju Uredbe o kabotaži smatra se ugovorom sklopljenim radi pružanja adekvatnih usluga prijevoza. Može obuhvaćati konkretno:

— standarde u pogledu kontinuiteta, redovitosti, kapaciteta i kvalitete,

— dodatne usluge prijevoza,

— usluge prijevoza po određenim cijenama i pod određenim uvjetima, posebno za određene skupine putnika ili na određenim linijama, i

— prilagodbe usluga stvarnim potrebama.

(732) U dvije presude Općeg suda od 1. ožujka 2017. u predmetima T-366/13 („presuda SNCM I") ([244]) i T-454/13 (*„presuda SNCM II"*) ([245]) pojašnjene su obveze država članica u pogledu definiranja opsega javne usluge i oblika koji javna intervencija mora imati kako bi se omogućilo pružanje te usluge. Konkretno, Opći sud potvrdio je da područje primjene ugovora o javnim uslugama mora zadovoljiti potrebu za javnom uslugom koju karakterizira sljedeće: (i) postoji potražnja korisnika za svim ili dijelom usluga (ii) tržišni subjekti ne zadovoljavaju potražnju ako ne postoji obveza koju u tu svrhu utvrđuju javna tijela te (iii) država članica mora, kako bi zadovoljila tu potrebu, dati prednost pristupu koji najmanje šteti temeljnim slobodama pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta ([246]).

([243]) Presuda od 15. studenog 2018., Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II i T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, t. od 79. do 83.
([244]) Presuda od 1. ožujka 2017., SNCM I, *ibid.*
([245]) Presuda od 1. ožujka 2017., SNCM II, *ibid.*
([246]) Presuda od 1. ožujka 2017., SNCM II, t. 134.

(733) U ovom slučaju valja ocijeniti je li područje primjene ugovora o javnim uslugama u skladu s uvjetima utvrđenima u Okviru za usluge od općeg gospodarskog interesa i Uredbi o kabotaži, kako je protumačena u Komunikaciji o tumačenju Uredbe o kabotaži. Komisija će stoga ispitati zadovoljavaju li ugovori o javnim uslugama potrebu za javnom uslugom i je li riječ o pristupu koji najmanje šteti temeljnim slobodama pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta.

7.3.2.1. Utvrđivanje potrebe za javnom uslugom

(734) Kao što je to Opći sud utvrdio u presudi SNCM II, potreba za javnom uslugom u području pomorske kabotaže može se utvrditi samo na temelju dokaza o postojanju potražnje korisnika za određenom uslugom koja nije zadovoljena na tržištu. Prema mišljenju Općeg suda, potreba za javnom uslugom može se ocijeniti na temelju, među ostalim, istraživanja tržišta, javnog savjetovanja ili poziva za podnošenje projektnih prijedloga ([247]).

(735) Ti uvjeti u načelu odgovaraju uvjetima određenima u točkama 14. (države članice moraju na odgovarajući način uzeti u obzir interese korisnika provedbom javnog savjetovanja ili primjenom drugih prikladnih instrumenata) i 13. (države članice moraju se uvjeriti u postojanje tržišnog nedostatka) Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

(736) Iz toga ponajprije slijedi da potreba za javnom uslugom ne može postojati ako nema *potražnje korisnika* za svim ili dijelom usluga. U tom je pogledu točkom 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa propisano da se interesi korisnika moraju na odgovarajući način uzeti u obzir provedbom javnih savjetovanja ili primjenom drugih prikladnih instrumenata. Potražnju korisnika potrebno je utvrditi u kvalitativnom i kvantitativnom smislu kako bi se uspostavio okvir za analizu tržišnog nedostatka. Utvrđivanje potrebe za javnom uslugom sastoji se od usporedbe potražnje korisnika s komercijalnom ponudom koju bi subjekti predložili da ne postoji obveza pružanja javne usluge koju je predvidjela država članica.

(737) Slično tomu, potreba za javnom uslugom ne može postojati ako nema *tržišnog nedostatka*. Analiza tržišnog nedostatka podijeljena je u dvije faze. Prvo treba ispitati usluge koje bi tržište nudilo kad ne bi bilo predviđene obveze pružanja javne usluge. U tom se pogledu u točki 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa navodi da se interesi pružatelja usluga moraju na odgovarajući način uzeti u obzir provedbom javnih savjetovanja ili primjenom drugih prikladnih instrumenata. Zatim treba ispitati bi li takva ponuda bila dovoljna za zadovoljavanje potražnje korisnika.

(738) Kako društvo Corsica Ferries pravilno ističe (uvodne izjave 455. i 456.), utvrđivanje ponude na tržištu nije ograničeno na ponudu koja je *ex ante* zabilježena na tržištu, nego se mora dinamično ocijeniti procjenom buduće ponude na tržištu. Drugim riječima, pri analizi tržišnog nedostatka države članice obvezne su potvrditi da postojeća *i* potencijalna ponuda (tj. ponuda koju bi subjekt vjerodostojno i u razumnom roku mogao osigurati u slučaju nepostojanja predviđene obveze pružanja javne usluge) ne bi bile dovoljne za zadovoljavanje utvrđene potražnje korisnika.

(739) Međutim, suprotno onomu što tvrdi društvo Corsica Ferries (uvodna izjava 457.), Komisija nije obvezna detaljno ispitati analizu postojanja tržišnog nedostatka koju je provela država članica. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 728., ispitivanje Komisije ograničeno je na provjeru postojanja očitih pogrešaka u ocjeni.

(740) U ovom predmetu francuska tijela dovela su u pitanje potrebu za zadržavanjem ugovora o javnim uslugama u kontekstu pomorskog prijevoza do Korzike. Zaključila su da bi ih trebalo zadržati s obzirom na utvrđene potrebe za javnom uslugom. U pododjeljcima u nastavku prikazana je Komisijina analiza svih potreba za javnom uslugom koje je utvrdila Francuska.

7.3.2.1.1. Potreba za pomorskim prijevozom putnika rezidenata i nerezidenta Korzike između Marseillea i Propriana

(741) U okviru ovog pododjeljka Komisija će ispitati odgovara li potreba za pomorskim prijevozom putnika rezidenata i nerezidenata Korzike na liniji Marseille – Propriano (i) potražnji tih korisnika, koju je Francuska propisno dokazala, a (ii) koju privatna ponuda ne bi mogla zadovoljiti.

([247]) Presuda od 1. ožujka 2017., SNCM II, t. 135.

7.3.2.1.1.1. Postojanje potražnje korisnika

7.3.2.1.1.1.1. Kvalitativna potražnja

1. Prikladni instrumenti za utvrđivanje kvalitativne potražnje

(742) Komisija napominje da su francuska tijela na nekoliko načina utvrdila potražnju putnika za uslugama pomorskog prijevoza do Korzike, među ostalim na liniji Marseille – Propriano.

(743) Prvo, francuska tijela organizirala su nekoliko javnih savjetovanja kako bi od tih putnika prikupila informacije o potražnji.

(744) U okviru početnog savjetovanja, odnosno savjetovanja s korisnicima (uvodna izjava 93.), svi su putnici pozvani da odgovore na opći upitnik o korištenju usluga pomorskog prijevoza između luke Marseille i korzičkih luka. Upitniku je bilo priloženo nekoliko dokumenata kojima se korisnike informiralo o (i) glavnim značajkama usluga pomorskog prijevoza do Korzike, (ii) mjerama koje su francuska tijela poduzela kako bi utvrdila postojanje potrebe za javnom uslugom i (iii) različitim kategorijama korisnika koje je Francuska prvotno utvrdila (uvodna izjava 95.). Komisija smatra da su sve te informacije korisnicima omogućile da razumiju kontekst u kojem se provodi savjetovanje s njima. Osim toga, savjetovanje s korisnicima trajalo je mjesec dana, što je razumno razdoblje. To savjetovanje i njemu priloženi dokumenti s informacijama bili su dostupni široj javnosti na internetskim stranicama CdC-a te su objavljeni u lokalnim i regionalnim medijima (uvodne izjave 94., 95. i 366.) kako bi se osiguralo najopsežnije moguće širenje informacija javnosti.

(745) Upitnik je sadržavao dvadesetak pitanja za procjenu potreba korisnika za svakom pomorskom vezom između luke Marseille i korzičkih luka, uključujući vezu Marseille – Propriano. Iz pojedinosti o pitanjima navedenih u odjeljku 3.4.2.1.1.1.1. proizlazi da su ta pitanja francuskim tijelima omogućila da za svaku liniju između Korzike i kontinentalne Francuske (uključujući liniju Marseille – Propriano) prikupe informacije o potrebama putnika u pogledu vremena polazaka i dolazaka, vrsta putovanja (automobil i kabina), učestalosti usluga pomorskog prijevoza i cijena prijevoza (uvodna izjava 105.). Nadalje, upitnik je sadržavao nekoliko pitanja o zamjenjivosti (sa stajališta korisnika) kopnenih luka (uvodna izjava 106.) te o zamjenjivosti zračnog i pomorskog prijevoza (uvodna izjava 107.).

(746) Općenito je bilo ponuđeno nekoliko mogućih odgovora na pitanja. U nekoliko pitanja ispitanici su mogli dati drukčije odgovore od predloženih. Francuska tijela općenito su prihvatila svaki odgovor u obliku slobodnog teksta (uvodna izjava 109.). Upitnik je stoga bio dovoljno otvoren i omogućio je iznošenje različitih stajališta. Ponuđeni odgovori bili su jasni, uvjerljivi i raznoliki. Opažanje društva Corsica Ferries prema kojem je upitnik bio previše restriktivan (uvodna izjava 401.) treba odbiti.

(747) U odluci o pokretanju postupka ([248]) Komisija je postavila pitanje moguće metodološke pristranosti koja proizlazi iz činjenice da je upitnik prvenstveno bio namijenjen korisnicima pomorskih linija između luke Marseille i Korzike. Međutim, nakon detaljne analize Komisija napominje da upitnik nije bio pristran jer se nekoliko pitanja postavljenih korisnicima odnosilo na zamjenjivosti luke Marseille s drugim kopnenim lukama za njihova putovanja do/s Korzike (uvodna izjava 106.). Francuska tijela stoga su mogla provjeriti (i) jesu li korisnici uspoređivali prelaske dostupne u Marseilleu s obzirom na učestalost i svrhu s onima dostupnima u Toulonu i Nici, (ii) bi li korisnici prešli u Toulon ili Nicu u slučaju hipotetskog povećanja cijene pomorskog prijevoza iz/do Marseillea te (iii) jesu li korisnici već koristili luke Toulon i/ili Nica za putovanje do/s Korzike i zbog kojeg razloga. Na temelju toga mogla su utvrditi stupanj zamjenjivosti kopnenih luka, a posebno luke Marseille s lukama Toulon i Nica.

(748) Stoga treba odbiti primjedbu društva Corsica Ferries o tekstu pitanja (uvodna izjava 400.). Suprotno tvrdnjama tog društva, pitanja koja su se odnosila na druge kopnene luke osim Marseillea nisu bila osmišljena samo kako bi se objasnio ispitanikov odabir luke Marseille u odnosu na druge luke. Obuhvaćala su i razloge zbog kojih korisnici koriste luke Toulon i/ili Nica, a ne luku Marseille.

([248]) Odluka o pokretanju postupka, uvodna izjava 283.

(749) Valja imati na umu i da su u prošlosti samo linije između luke Marseille i korzičkih luka bile predmet ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 69.). Francuska je stoga u ovom slučaju mogla legitimno dovesti u pitanje potrebu za zadržavanjem ugovora o javnim uslugama prijevoza između Marseillea i korzičkih luka u nastojanju da utvrdi trenutačne potrebe korisnika na tim linijama i ustanovi mogu li druge usluge (zračnog prijevoza ili pomorskog prijevoza iz drugih kopnenih luka) zadovoljiti njihove potrebe pod uvjetima koji su istovjetni onima na pomorskim linijama između Marseillea i Korzike. Društvo Corsica Ferries ne objašnjava kako je osiguravanje posebnih upitnika za korisnike koji koriste linije između Toulona i Korzike ili Nice i Korzike moglo dovesti do zaključaka koji se razlikuju od onih francuskih tijela.

(750) Naposljetku, Komisija napominje da je u okviru savjetovanja s korisnicima zaprimljen velik broj odgovora (gotovo 1 000) ([249]) te su stoga francuska tijela dobila znatan uzorak izravnih opažanja korisnika. Prema tome, društvo Corsica Ferries ne može tvrditi da je broj zaprimljenih odgovora bio nedovoljan (uvodna izjava 402.) s obzirom na ukupan broj putnika u pomorskom prometu između Korzike i kontinentalne Francuske. Društvo Corsica Ferries ne navodi nikakve informacije o minimalnom broju koji bi bio potreban kako bi se mogli iskoristiti podaci iz savjetovanja s korisnicima. Na primjer, opće je prihvaćeno da je uzorak od oko 1 000 osoba dovoljan za sastavljanje ankete s niskim postotkom dopuštene pogreške za cijelu Francusku, koja ima više od 67 milijuna stanovnika ([250]). U svakom slučaju, savjetovanje s korisnicima bilo je jedan od instrumenata koje su francuska tijela upotrijebila kako bi utvrdila kvalitativnu potražnju putnika.

(751) Kad je riječ o tome da je, kako je izvijestilo društvo Corsica Ferries, društvo Corsica Linea pokušalo utjecati na odgovore na upitnike tako što je pozvalo svoje zaposlenike da označe odgovore koji bi omogućili zadržavanje ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 403.), Komisija napominje da je riječ o posebno ozbiljnoj optužbi koja se odnosi na djelo koje bi prema nacionalnom pravu moglo biti predmet upravnog i/ili kaznenog postupka. Takve tvrdnje stoga moraju biti potkrijepljene jasnim, konkretnim i čvrstim dokazima. Međutim, društvo Corsica Ferries u svojim primjedbama ne iznosi takve dokaze. Doduše, dostavilo je e-poruku zaposlenika društva Corsica Linea, ali je ona sadržavala samo internetsku poveznicu na savjetovanje s korisnicima. U toj e-poruci nisu navedeni položaj zaposlenika, primatelji ili postojanje privitaka, tako da Komisija ne može ocijeniti njezin stvarni opseg.

(752) U okviru drugog savjetovanja, odnosno savjetovanja s lukama, i lučke uprave pozvane su da dostave svoje primjedbe o uslugama pomorskog prijevoza do Korzike kako bi se francuska tijela konkretno informirala o razini tržišnog natjecanja u području usluga pomorskog prijevoza i kapacitetu luka (uvodne izjave od 116. do 119.). Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 96., to je savjetovanje trajalo mjesec dana, što je bilo razumno razdoblje. Upitnik dostavljen lučkim upravama bio je dovoljno strukturiran te je francuskim tijelima omogućio potpun i detaljan pregled funkcioniranja predmetnih luka. Osim toga, francuska tijela iz upitnika su dobila informacije ne samo o potražnji korisnika (na temelju elemenata kao što su prihvatno područje luke, objekti dostupni korisnicima pomorskog prijevoza, mogućnosti pristupa luci itd.) nego i o ponudi koja bi uvjerljivo mogla postojati na tržištu u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama (na temelju opisa usluga i kapaciteta dostupnih brodarskim društvima u lukama). Francuska tijela zaprimila su odgovore luka Marseille, Toulon i Nica (uvodna izjava 120.) te korzičkih luka preko CCI-ja Korzika (uvodna izjava 124.).

(753) Francuska tijela stoga su provela javna savjetovanja koja su im omogućila da uzmu u obzir interese korisnika.

(754) Nadalje, francuska tijela zadužila su neovisnog gospodarskog savjetnika, društvo Gecodia, da usporedno i kao dopunu javnim savjetovanjima provede dopunsku studiju o potražnji korisnika (uvodna izjava 90.). Izvješće društva Gecodia sadržava zaključke iz te studije. Komisija napominje da u skladu s točkom 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa studija neovisnog gospodarskog savjetnika o potražnji korisnika za određenom uslugom može biti prikladan instrument za uzimanje u obzir interesa korisnika predmetne usluge, posebno ako se studija provodi uz javno savjetovanje.

([249]) Konkretno na liniju Marseille – Propriano odnosilo se 300 odgovora.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (pristupljeno 18. listopada 2024.).

(755) Ti elementi pokazuju da se Francuska, kako bi uzela u obzir interese korisnika predmetnih usluga, oslonila na nekoliko instrumenata, koje Komisija smatra prikladnima u smislu točke 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

2. Zaključci Francuske o kvalitativnoj potražnji korisnika za pomorskim prijevozom između Marseillea i Propriana

(756) Komisija će redom ispitati zaključke francuskih tijela o (i) nezamjenjivosti pomorskog i zračnog prijevoza sa stajališta putnika, (ii) razlici između putnika rezidenata i nerezidenata Korzike, (iii) geografskoj zamjenjivosti luke Marseille i luka Toulon i Nica te (iv) geografskoj zamjenjivosti luke Propriano i ostalih korzičkih luka.

(a) Nezamjenjivost pomorskog i zračnog prijevoza

(757) Komisija napominje da su francuska tijela smatrala da se potražnja korisnika za pomorskim prijevozom između kopna i Korzike ne može zadovoljiti zračnim prijevozom pod jednakim uvjetima, neovisno o tome o kojoj je pomorskoj liniji riječ. Francuska je postojanje zamjenjivosti zračnog i pomorskog prijevoza isključila na temelju nekoliko čimbenika, koji su sažeti u uvodnim izjavama od 127. do 131.

(758) Među tim čimbenicima Komisija posebno ističe činjenicu da rezultati savjetovanja s korisnicima upućuju na to da ta zamjenjivost ne postoji jer velika većina ispitanika ne uspoređuje ili vrlo rijetko uspoređuje zračni i pomorski prijevoz, posebno kad je riječ o liniji Marseille – Propriano. Navodi i da velik dio putnika putuje s automobilom kad koristi usluge pomorskog prijevoza do Korzike, što je u svojim primjedbama potvrdilo i društvo Corsica Ferries (uvodna izjava 420.). Izvješće društva Gecodia pokazuje i da ograničenja u obliku trajanja putovanja i učestalosti prijevoza doprinose toj nezamjenjivosti jer se trajanje putovanja znatno razlikuje između dva načina prijevoza (1 sat zrakoplovom i 6 do 12 sati brodom) i mnogo je više letova nego prelazaka morem.

(759) Na temelju tih dokaza Komisija smatra da se ta analiza ne čini očito pogrešnom. Osim toga, nijedna zainteresirana strana nije dostavila primjedbe o tom pitanju. Francuska tijela stoga su mogla isključiti postojanje zamjenjivosti zračnog i pomorskog prijevoza u kontekstu usluga prijevoza do Korzike a da pritom ne počine očitu pogrešku u ocjeni.

(b) Razlika između putnika rezidenata i nerezidenata

(760) Komisija napominje da na temelju izvješća društva Gecodia Francuska smatra da postoje dvije kategorije putnika koji putuju između Korzike i kopna te da je riječ o zasebnim kategorijama u smislu potražnje, a to su putnici rezidenti, s jedne strane, i putnici nerezidenti, s druge strane (uvodne izjave od 132. do 135.).

(761) Francuska objašnjava da to razlikovanje proizlazi iz postojanja posebne cijene prijevoza za rezidente Korzike koju je odredio CdC, a koju primjenjuju i brodarska društva. Razlikovanje je posljedica i različitog ponašanja tih dviju kategorija korisnika pri korištenju usluga pomorskog prijevoza (putnici rezidenti redovitije putuju tijekom cijele godine i preferiraju noćne prelaske) i različitog odabira luke polaska/dolaska u kontinentalnoj Francuskoj (za razliku od putnika nerezidenata, putnici rezidenti ne smatraju Marseille i Nicu zamjenjivima).

(762) U odluci o pokretanju postupka Komisija je preliminarno smatrala da se ne čini da to razlikovanje sadržava očitu pogrešku u ocjeni. Međutim, nakon detaljne analize dokaza koje je dostavila Francuska Komisija smatra da to razlikovanje nije opravdano nijednim od tih razmatranja.

(763) Prije svega, argument da putnici rezidenti imaju pravo na nižu cijenu prijevoza određenu u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. sam po sebi ne dokazuje postojanje različitog ponašanja pri korištenju usluga pomorskog prijevoza. Cijena prijevoza određuje se prema mjestu boravišta korisnika, a ne na temelju njegova korištenja predmetne usluge. Postojanje te cijene prijevoza prvenstveno je posljedica političke volje CdC-a da smanji ograničenja koja proizlaze iz otočnog položaja za tu kategoriju putnika te ta cijena ne dokazuje da se rezidenti ponašaju drukčije od nerezidenata. Argument da brodarska društva mogu na vlastitu inicijativu primjenjivati posebne cijene prijevoza za rezidente također nije relevantan (i) jer su usluge koje se razmatraju u ovom predmetu usluge pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske, a ne usluge koje se pružaju na drugim zemljopisnim područjima, i (ii) jer se sustavom obveza pružanja javne usluge iz 2019. propisuje da brodarska društva moraju primjenjivati, bez mogućnosti izbora, snižene cijene prijevoza za putnike rezidente na svim linijama za Korziku.

(764) Osim toga, kad je riječ o argumentima (i) da putnici rezidenti putuju tijekom cijele godine (dok putnici nerezidenti putuju uglavnom ljeti) i (ii) da češće putuju noću nego putnici nerezidenti (koji radije putuju danju), jasno je da ti dokazi nisu očito uvjerljivi. Kad je riječ o prvoj točki, savjetovanje s korisnicima pokazuje da većina ispitanika (rezidenata i nerezidenata) putuje dva do pet puta godišnje (uvodna izjava 112.), među ostalim na liniji Marseille – Propriano, tako da je učestalost putovanja tih dviju kategorija putnika slična, čak i ako putuju u različito doba godine. Kad je riječ o drugoj točki, Komisija primjećuje da se, kao što to priznaju sama francuska tijela, zaključak da rezidenti češće putuju noću nego nerezidenti odnosi samo na linije između Toulona i Korzike. S druge strane, gotovo isti broj putnika rezidenata i nerezidenata putuje noću na linijama između Nice i Korzike ([251]). U svakom slučaju, rezultati savjetovanja s korisnicima jasno pokazuju da su svi korisnici (i rezidenti i nerezidenti), neovisno o pomorskoj liniji, zadovoljni s vremenima polazaka s Korzike i dolazaka na Korziku koja su bila na snazi u vrijeme savjetovanja s korisnicima, a ta vremena potvrđuju da putnici nerezidenti prednost daju noćnim prelascima (uvodna izjava 112.).

(765) Općenitije, rezultati savjetovanja s korisnicima uglavnom potvrđuju postojanje homogene potražnje putnika (uvodna izjava 112.), neovisno o tome jesu li rezidenti ili nerezidenti, za uslugama pomorskog prijevoza, među ostalim na liniji Marseille – Propriano ([252]).

(766) Komisija stoga na temelju informacija koje su dostavila francuska tijela smatra da nema očite razlike u potrebama putnika rezidenata i putnika nerezidenata u pogledu korištenja usluga pomorskog prijevoza do Korzike. Naprotiv, potražnja putnika za uslugama pomorskog prijevoza u kontekstu pomorskog prijevoza do Korzike vrlo je homogena.

(767) Međutim, Komisija navodi da su francuska tijela objedinila potražnju putnika rezidenata i putnika nerezidenata za potrebe analize tržišnog nedostatka (vidjeti tablicu 16). Nadalje, ugovorima o javnim uslugama za liniju Marseille – Propriano ne propisuje se nikakva posebna obveza pružanja javne usluge za bilo koju kategoriju putnika: drugim riječima, prema njima se postupa jednako te se ne prepoznaje potreba za javnom uslugom koja je specifična za jednu od njih.

(768) Stoga se očita pogreška u ocjeni koju su počinila francuska tijela odnosila na razlikovanje koje samo po sebi nije dovelo u pitanje utvrđivanje potrebe za javnom uslugom na liniji Marseille – Propriano.

(c) Geografska zamjenjivost luke Marseille i ostalih kopnenih luka

(769) Komisija napominje da su francuska tijela smatrala da putnici rezidenti ne prave razliku između luka Marseille i Toulon pri odabiru kopnene luke polaska/dolaska (uvodna izjava 135.). Drugim riječima, putnik rezident koji koristi liniju do/s Korzike može koristiti luku Marseille ili luku Toulon kako bi stigao na svoje konačno odredište. Međutim, Francuska je smatrala da zbog udaljenosti od 200 km između Marseillea i Nice putnici rezidenti te dvije

([251]) Bilješka 78.

([252]) Osim vremena polazaka s Korzike i dolazaka na Korziku i učestalosti prelazaka, Komisija iz savjetovanja s korisnicima zaključuje da putnici rezidenti i nerezidenti (i) imaju iste potrebe za putovanjem s automobilom i s kabinom te (ii) iste preferencije u pogledu učestalosti prelazaka morem između Marseillea i Korzike.

luke ne smatraju zamjenjivima za putovanja do/s Korzike. Stoga je trebalo smatrati da potražnja putnika rezidenata koji koriste liniju do/s Korzike obuhvaća potražnju putnika za linijama između Marseillea/Toulona i Korzike, a analizu tržišnog nedostatka u području prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske trebalo je istodobno ispitati na linijama do/iz luka Marseille i Toulon.

(770) Kad je riječ o putnicima nerezidentima, Francuska tvrdi da oni ne prave razliku između tri kopnene luke i da su te tri luke potpuno zamjenjive, ali ne navodi nikakvo obrazloženje u potporu tom zaključku. To je značilo da se kvantitativna potražnja putnika nerezidenata morala izračunati na zbirnoj osnovi za tri kopnene luke, a analiza tržišnog nedostatka u području prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske morala se istodobno ispitati na linijama do/iz luka Marseille, Toulon i Nica.

(771) Komisija napominje i da rezultati savjetovanja s korisnicima pokazuju da većina putnika (rezidenata/nerezidenata) uspoređuje prelaske dostupne u Marseilleu i ostalim kopnenim lukama te da je velik dio njih 2019. koristio najmanje jednu kopnenu luku osim Marseillea za putovanja do/s Korzike (uvodne izjave 113. i 114.). U slučaju povećanja cijene pomorskog prijevoza u Marseilleu velika većina ispitanika prešla bi u Toulon, dok bi manji dio njih putovao i u Nicu. Međutim, Komisija napominje da su takve usporedbe rjeđe za liniju Marseille – Propriano (uvodna izjava 113.), čak i u slučaju hipotetskog povećanja cijene pomorskog prijevoza u luci Marseille (uvodna izjava 114.). Općenito, rezultati pokazuju i da prelaske dostupne u različitim kopnenim lukama putnici nerezidenti obično uspoređuju rjeđe nego putnici rezidenti.

(772) Komisija navodi i da su u okviru savjetovanja s lukama luke Toulon i Marseille izjavile da se u potpunosti međusobno natječu u području pomorskog prijevoza putnika, pri čemu njihovo prihvatno područje obuhvaća cijelu Francusku. Čini se da je razina tržišnog natjecanja između luke Nica i luka Marseille i Toulon niža jer luka Nica prvenstveno privlači regionalne klijente (uvodne izjave 121. i 122.). Međutim, uprave tih triju luka nisu navele nikakva posebna ograničenja u pogledu mogućnosti da jednostavno upravljaju putničkim prometom pomoću svoje infrastrukture (uvodna izjava 123.), iako lučka uprava Toulona ne može jamčiti svakodnevna ili tjedna povratna putovanja do Korzike s obzirom na visoku razinu popunjenosti njezine infrastrukture.

(773) Naposljetku, Komisija napominje da su gradovi Marseilles i Toulon udaljeni oko 60 km te da prosječno putovanje cestom i željeznicom traje manje od sat vremena (uvodna izjava 25.). Ta su dva grada međusobno vrlo dobro povezana velikom infrastrukturom autocesta i čestim željezničkim vezama. S druge strane, Nica je mnogo udaljenija od Toulona i Marseillea, odnosno više od 150 km (što odgovara prosječnoj vožnji automobilom ili vlakom između Toulona i Nice od najmanje 1 sat i 45 minuta do 2 sata), unatoč velikoj cestovnoj infrastrukturi i željezničkim vezama.

(774) Komisija u tom pogledu navodi da udaljenost između dva objekta veća od 100 km, odnosno putovanje koje traje više od sat vremena, može upućivati na to da tržišno natjecanje među njima sa stajališta korisnika u načelu ne postoji. Na primjer, Komisija smatra da prihvatno područje zračne luke obuhvaća zemljopisno tržište u krugu od oko 100 km ili 60 minuta putovanja automobilom, autobusom, vlakom ili vlakom velikih brzina ([253]).

(775) U nastavku su navedeni zaključci koji proizlaze iz tih utvrđenja.

(776) Komisija smatra da su luke Marseille i Toulon zamjenjive sa stajališta putnika, neovisno o tome jesu li rezidenti ili nerezidenti. Udaljenost između te dvije luke manja je od 100 km, a vrijeme putovanja kraće od sat vremena; ta su dva grada vrlo dobro povezana redovitim cestovnim i željezničkim vezama. Savjetovanja s korisnicima i lukama pokazuju i da između te dvije luke postoji snažno tržišno natjecanje u području prijevoza putnika ([254]). Francuska tijela u tom pogledu nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni.

([253]) Komunikacija Komisije – Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima, SL C 99, 4.4.2014., str. 3., točka 2.2.

([254]) Čini se da taj zaključak dijeli i Tijelo za tržišno natjecanje u točkama od 297. do 305. svojeg mišljenja.

(777) S druge strane, Komisija na temelju informacija koje su joj dostavljene smatra da nema dovoljno dokaza o zamjenjivosti luka Marseille i Nica sa stajališta putnika, neovisno o tome jesu li rezidenti ili nerezidenti ([255]).

(778) Prvo, Komisija napominje da je udaljenost između Marseillea i Nice znatno veća od 100 km, odnosno putovanje traje dulje od sat vremena. Stoga bi u načelu trebalo zaključiti da luke Nica i Marseille nisu zamjenjive. Drugo, rezultati savjetovanja s korisnicima i lukama potvrđuju da luke Nica i Marseille nisu zamjenjive. Sama luka Nica ističe i da je njezino prihvatno područje isključivo regionalno, za razliku od drugih dviju kopnenih luka, čije je prihvatno područje nacionalno. Treće, u izvješću društva Gecodia zaključuje se da putnici nerezidenti smatraju da su tri kopnene luke zamjenjive (za razliku od putnika rezidenata), ali se ne navodi nikakvo obrazloženje kojim mi se potkrijepio taj zaključak.

(779) Na temelju svih informacija koje je dostavila Francuska Komisija zaključuje da se čini da putnici, neovisno o tome jesu li rezidenti ili nerezidenti, luke Nica i Marseille ne smatraju zamjenjivima.

(780) Međutim, Komisija smatra da u ovom predmetu ta očita pogreška ne utječe na utvrđivanje potrebe za javnom uslugom prijevoza putnika između Marseillea i Propriana.

(781) Prvo, kad je riječ o procijenjenoj kvantitativnoj potražnji (tj. broju putnika koji će biti potrebno prevesti), Komisija navodi da Francuska nije precijenila kvantitativnu potražnju putnika koji putuju između kontinentalne Francuske i luke Propriano jer je ta luka povijesno bila povezana samo s Marseilleom, ali ne i s lukama Toulon i Nica. Stoga je ukupan broj putnika koji su putovali između luke Propriano i kontinentalne Francuske *de facto* bio broj putnika na liniji Marseille – Propriano. Potražnja koju su na temelju povijesnih podataka za razdoblje 2016. – 2021. procijenila francuska tijela (uvodna izjava 150.) bila je ograničena na povijesni promet između Marseillea i Propriana. Slijedom toga, francuska tijela u potrebu za javnom uslugom uključila su isključivo potražnju za pomorskim prijevozom između Marseillea i Propriana, tako da uključivanje ili neuključivanje luka Toulon i Nica u opseg javne usluge nije relevantno u ovom predmetu.

(782) Drugo, i na isti način, tom pogreškom nije zahvaćena analiza tržišnog nedostatka jer je ta analiza u svakom slučaju pokazala da ne postoji nijedan prijevoznik koji je voljan pružati komercijalne usluge između luke Propriano i kontinentalne Francuske (uvodna izjava 828.). Stoga je u svakom slučaju postojao potpuni tržišni nedostatak neovisno o pretpostavljenom stupnju zamjenjivosti kopnenih luka za veze s Proprianom.

(d) Geografska nezamjenjivost luke Propriano i ostalih korzičkih luka

(783) Kad je riječ o tome koju korzičku luku polaska/dolaska putnici odabiru, Komisija primjećuje da francuska tijela nisu provela posebnu analizu geografske zamjenjivosti korzičkih luka sa stajališta korisnika, točnije luke Propriano i ostalih korzičkih luka. Društvo Corsica Ferries tvrdilo je u svojoj pritužbi da su luke Ajaccio i Propriano ipak u potpunosti zamjenjive sa stajališta putnika. U odluci o pokretanju postupka Komisija je zauzela preliminarno stajalište da se ne čini da je tako s obzirom na znatno trajanje putovanja između ta dva mjesta i posebne topografske značajke putovanja ([256]).

(784) U okviru službenog istražnog postupka francuska tijela dostavila su o tome nekoliko dokaza koji potvrđuju, prema njihovu mišljenju, da luka Ajaccio ili, šire gledano, ostale korzičke luke nisu zamjenjive s lukom Propriano (odjeljci 2.1., 2.2. i 4.1.3.). Neke zainteresirane strane također su dostavile dokaze o tome, pri čemu je društvo Corsica Ferries ustrajalo na zamjenjivosti luka Ajaccio i Propriano, dok je društvo Corsica Linea to osporavalo.

([255]) Budući da zamjenjivost luka Toulon i Nica nije relevantna za potrebe ove Odluke, Komisija se neće očitovati o tom pitanju, tim više što francuska tijela nisu dostavila nijedan dokaz na temelju kojeg bi se mogla ocijeniti ta zamjenjivost.

([256]) Odluka o pokretanju postupka, uvodna izjava 300.

(785) Komisija prvo navodi da je prema informacijama koje su joj dostavljene luka Propriano znatno udaljena od luka Bastia i L'Île-Rousse (uvodne izjave 36. i 37.). Stoga se luka Propriano ne može smatrati zamjenjivom s te dvije luke.

(786) Kad je riječ o lukama Ajaccio i Porto-Vecchio, Komisija navodi da su te luke od Propriana udaljene oko 70 km. Međutim, u oba slučaja putovanje traje gotovo 1 sat i 30 minuta automobilom te 1 sat i 45 minuta autobusom, a dostupan je relativno mali broj linija dnevno (uvodne izjave 36. i 37.). Prema tome, zbog tako dugog trajanja putovanja u načelu treba zaključiti da luke Ajaccio i Porto-Vecchio i luka Propriano u načelu nisu zamjenjive.

(787) Komisija također napominje, kao i francuska tijela (uvodna izjava 361.), da na trajanje putovanja između Propriana i Ajaccija / Porto-Vecchija utječu ceste pune zavoja koje povećavaju rizik od prometnih nesreća, koje su posebno česte na Korzici. Otok ima i visoku stopu smrtnosti na cestama (uvodna izjava 18.). Ta geografska ograničenja pridonose i povećanju troškova benzina, kao što to pravilno ističe društvo Corsica Linea u svojim primjedbama (uvodna izjava 549.); ti su troškovi posebno visoki na Korzici (uvodna izjava 21.), uz visoku inflaciju koja je 2022. snažno pogodila regiju Propriano te dovela do povećanja troškova svakodnevnog života lokalnog stanovništva (uvodna izjava 23.). Te objektivne informacije koje su dostavila francuska tijela i u kojima se uzima u obzir interes korisnika u skladu s točkom 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa potvrđuju zaključak da se ne čini očito pogrešnim ustanoviti da se luke Ajaccio i Porto-Vecchio, s jedne strane, i luka Propriano, s druge strane, mogu smatrati nezamjenjivima sa stajališta korisnika.

(788) Komisija navodi i da savjetovanje s korisnicima nije uključivalo posebna pitanja o geografskoj zamjenjivosti korzičkih luka, ali su rezultati tog savjetovanja pružili određeni uvid u to pitanje. Naime, kako je navedeno u uvodnim izjavama 113. i 114., iako putnici obično uspoređuju prelaske do Korzike koji su dostupni u različitim kopnenim lukama, ti se rezultati razlikuju od linije do linije. Čini se da većina ispitanika koji putuju na liniji Marseille – Propriano (više od 60 %) nije 2019. kao alternativu koristila druge usluge pomorskog prijevoza do/iz ostalih kopnenih luka (kao što je, na primjer, linija Toulon – Ajaccio ili Toulon – Porto-Vecchio) i da više od 50 % njih nikad ne uspoređuje prelaske do/iz Propriana koji su dostupni u kopnenim lukama, za razliku od drugih linija do/s Korzike.

(789) S obzirom na to da luka Propriano ima samo jednu vezu s kopnom (Marseille), ti rezultati tim više potvrđuju da korisnici koji putuju do/iz Propriana ne uspoređuju liniju Marseille – Propriano s alternativnim prelascima koji su dostupni u ostalim kopnenim lukama, kao što su Toulon – Ajaccio ili Toulon – Porto-Vecchio.

(790) Na temelju svih tih razmatranja Komisija smatra da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku kad su u ovom slučaju smatrala da luke Propriano i Ajaccio / Porto-Vecchio nisu zamjenjive sa stajališta korisnika ([257]).

(791) Primjedbe koje je dostavilo društvo Corsica Ferries, a kojima se samo osporava nezamjenjivost luka Ajaccio i Propriano, ne mogu izmijeniti taj zaključak.

(792) Prvo, iz navoda da je udaljenost između Propriana i Ajaccija samo 70 km i da je ta udaljenost zanemariva za putnike, koji uglavnom putuju s vozilima (uvodna izjava 420.), proizlazi da društvo Corsica Ferries zamjenjivost tih dviju luka temelji isključivo na udaljenosti između njih. Međutim, udaljenost između dviju luka samo je jedan od čimbenika za određivanje stupnja njihove zamjenjivosti.

([257]) U tom pogledu valja imati na umu da je upitnik koji je dostavljen u okviru savjetovanja s korisnicima sadržavao pitanja o korištenju usluga pomorskog prijevoza na cijeloj liniji (npr. Marseille – Ajaccio), čime su uzete u obzir potrebe i preferencije korisnika pri polasku iz luke Marseille i dolasku u nju, kao i pri polasku iz korzičkih luka i dolasku u njih. Isto tako, pitanja o zamjenjivosti zračnog i pomorskog prijevoza odnosila su se na korisnike koji polaze s kopna i na one koji polaze s Korzike. Prema tome, savjetovanjem s korisnicima i izvješćem društva Gecodia nije bilo obuhvaćeno jedino pitanje geografske zamjenjivosti korzičkih luka, ali se na temelju dokaza koje su dostavila francuska tijela ne može zaključiti da je taj propust očita pogreška u ocjeni.

(793) Drugo, društvo Corsica Ferries tvrdi da je pogrešno smatrati da bi trajanje putovanja od oko sat vremena bilo prepreka zamjenjivosti dviju luka (uvodna izjava 421.). Međutim, putovanje između luka Ajaccio i Propriano ne traje oko sat vremena, nego 1 sat i 30 minuta automobilom te 1 sat i 45 minuta autobusom (uvodne izjave 36. i 37.), dakle znatno dulje ([258]).

(794) U tom kontekstu društvo Corsica Ferries navodi da su francuska tijela smatrala kako dulje trajanje putovanja između Marseillea i Nice ili Toulona i Nice nije prepreka utvrđivanju zamjenjivosti tih luka (uvodna izjava 422.). Međutim, Komisija smatra da analiza geografske zamjenjivosti kopnenih luka nije relevantna za ispitivanje geografske zamjenjivosti korzičkih luka jer one moraju biti predmet posebne analize prilagođene okolnostima i obilježjima Korzike. U svakom slučaju smatra da analiza stupnja zamjenjivosti kopnenih luka iz izvješća društva Gecodia nije bila dovoljno temeljita zbog razloga navedenih u uvodnoj izjavi 780.

(795) Treće, društvo Corsica Ferries navodi da su stanovnici koji se nalaze na pola puta između Ajaccija i Propriana (posebno u Grosseto-Prugni) smatrali te dvije luke zamjenjivima (uvodna izjava 423.). Međutim, Komisija napominje da je u analizi prihvatnog područja luke potrebno uzeti u obzir sve korisnike na tom području, a ne samo one koji se nalaze na njegovim granicama i koji po definiciji mogu dolaziti u dodir s drugim prihvatnim područjem. Naime, svakom prihvatnom području svojstveno je da ima granice, a korisnici na granicama mogu koristiti jednu ili više infrastruktura ili usluga ([259]). U svakom slučaju, društvo Corsica Ferries nije dokazalo da stanovnici Grosseto-Prugne čine većinu ili barem znatnu manjinu putnika koji koriste usluge pomorskog prijevoza u luci Propriano.

(796) Četvrto, kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka ([260]), što društvo Corsica Ferries nije osporavalo, Komisija napominje da činjenica da putnici koji se obično ukrcavaju u Proprianu moraju putovati u Ajaccio kako bi došli na kopno u dane kad nema povratnog putovanja iz luke Propriano ne proizlazi, sa stajališta putnika, iz odluke da putuju iz jedne luke ili druge, nego iz potrebe da putuju u Ajaccio jer usluga nije dostupna u Proprianu. Suprotno argumentu društva Corsica Ferries (uvodna izjava 424.), ta se činjenica stoga ne može smatrati relevantnom za ocjenu zamjenjivosti dviju luka.

(797) Naposljetku, kad je riječ o tome da su francuska tijela 2018. sama priznala da su luke Propriano i Ajaccio zamjenjive za potrebe prijevoza putnika u okviru vještačenja koje je naložio nacionalni sud (uvodna izjava 425.), valja napomenuti da ta činjenica nije relevantna jer se odnosi na druge mjere, a ne na one koje se ispituju u ovom predmetu. Valja imati na umu da se to vještačenje odnosilo na zamjenjivost luka Propriano i Ajaccio s obzirom na dodatnu uslugu za ljetno razdoblje uspostavljenu na temelju ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2007. – 2013., čije je financiranje činilo nespojivu državnu potporu (uvodna izjava 67.).

(798) Stoga su netočni argumenti društva Corsica Ferries prema kojima se to vještačenje odnosilo (i) na usluge pomorskog prijevoza do Korzike i obveze pružanja javne usluge slične onima koje su utvrđene u ugovorima o javnim uslugama i (ii) na nedavno razdoblje tijekom kojeg nije bilo znatnih promjena na tržištu usluga pomorskog prijevoza (uvodna izjava 426.). Ugovorima o javnim uslugama nije predviđena dodatna usluga kao što je ona predviđena u ugovorima o javnim uslugama za razdoblje 2007. – 2013.

([258]) Nadalje, društvo Corsica Ferries tvrdi da je mjesto Grosseto-Prugna, koje se nalazi na pola puta između Ajaccija i Propriana, udaljeno 40 minuta od Ajaccija i 45 minuta od Propriana. Ukupno trajanje putovanja stoga se procjenjuje na 85 minuta, tj. 1 sat i 25 minuta.

([259]) Na primjer, pod pretpostavkom da su dvije infrastrukture udaljene oko 400 km, korisnici koji se nalaze na pola puta između njih (tj. na udaljenosti od 200 km od obje) mogli bi ih smatrati zamjenjivima, pod uvjetom da su ostale okolnosti jednake. Međutim, to ne znači da se samo na temelju toga može zaključiti da su te dvije infrastrukture zamjenjive.

([260]) Odluka o pokretanju postupka, uvodna izjava 301.

(799) Nadalje, dopis koji je društvo Corsica Ferries dostavilo u Prilogu 8. svojim primjedbama ne sadržava nikakve činjenične ili pravne dokaze kojima se potkrepljuju razlozi zbog kojih je vještak utvrdio da su luke Ajaccio i Propriano zamjenjive, tako da Komisija ne može uključiti te dokaze u svoju analizu. U dopisu se upućuje samo na činjenicu da su se stranke „složile" oko postojanja te zamjenjivosti. Međutim, francuska tijela osporavaju da su luke Ajaccio i Propriano zamjenjive u ovom slučaju (odjeljak 4.1.3.) te su u prilog svojem stajalištu dostavila nekoliko objektivnih dokaza, o kojima Komisija mora zauzeti stajalište na temelju članka 108. stavka 3. UFEU-a. Na temelju nijednog dokaza koje je društvo Corsica Ferries iznijelo u svojim primjedbama ne može se utvrditi da su informacije koje je Francuska dostavila o nezamjenjivosti luka Ajaccio i Propriano očito pogrešne.

(e) Zaključci o kvalitativnoj potražnji putnika

(800) Zaključno, iz svega prethodno navedenog proizlazi da su francuska tijela koristila prikladne instrumente kako bi utvrdila kvalitativnu potražnju putnika za pomorskim prijevozom između Marseillea i Propriana u skladu s točkom 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

(801) Ti su instrumenti omogućili isticanje potreba korisnika za uslugama pomorskog prijevoza, iako su francuska tijela počinila pogrešku u ocjeni time što su razlikovala putnike rezidente Korzike od putnika nerezidenata s obzirom na to da se čini kako je potražnja tih dviju kategorija uglavnom homogena. Međutim, ta pogreška ne utječe na analizu potrebe za javnom uslugom koju su francuska tijela provela za liniju Marseille – Propriano.

(802) Osim toga, iako su francuska tijela pravilno utvrdila geografsku zamjenjivost luka Marseille i Toulon sa stajališta korisnika, nisu provela temeljitu analizu zamjenjivosti luka Marseille i Nica. Međutim, ta pogreška ne može utjecati na analizu postojanja potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza između Marseillea i Propriana.

(803) Naposljetku, dokazi koje su dostavila francuska tijela dovoljno su uvjerljivi da se isključi svaka očita pogreška u ocjeni koja se odnosi na nezamjenjivost luke Propriano i ostalih korzičkih luka.

7.3.2.1.1.1.2. Kvantitativna potražnja

(804) Kako bi kvantificirala potražnju korisnika za svakom pomorskom linijom između Marseillea i Korzike, uključujući liniju Marseille – Propriano, Komisija navodi da su francuska tijela izradila projekcije za razdoblje od 2023. do 2030., pri čemu su kao referentnu vrijednost uzela podatke za 2019. s obzirom na to da je na 2020. i 2021. utjecala pandemija bolesti COVID-19 (uvodna izjava 150.) ([261]). Drugim riječima, francuska tijela odabrala su posljednju godinu u kojoj je tržište pomorskog prijevoza putnika u okviru pomorskih usluga funkcioniralo normalno. Komisija smatra da taj odabir nije zahvaćen očitom pogreškom u ocjeni.

(805) Osim toga, kako bi procijenila buduću potražnju u razmatranom razdoblju, francuska tijela primijenila su prosječnu godišnju stopu rasta iz službenih izvora, odnosno prosječnu godišnju stopu rasta potražnje za prijevozom do 2030. koju je objavilo Ministarstvo ekološke tranzicije, a koja je izračunana na temelju podataka dostupnih 2021. (uvodna izjava 150.). Komisija napominje da je ta prosječna godišnja stopa rasta izračunana, među ostalim, kako bi se projekcije prometa stavile na raspolaganje lokalnim tijelima za projekte u području prometa, kao što je to ovdje slučaj. Francuska tijela stoga su mogla primijeniti tu prosječnu godišnju stopu rasta a da pritom ne počine očitu pogrešku u ocjeni, tim više što je stopa prilagođena kako bi se uzela u obzir specifična situacija Korzike, koja je i sama razmotrena u studijama Ministarstva ekološke tranzicije.

(806) Zainteresirane strane nisu dostavile primjedbe o tom pitanju.

([261]) Komisija navodi i da podaci za 2022. još nisu bili dostupni kad su francuska tijela provodila svoje analize potrebe za javnom uslugom.

(807) Slijedom toga, Francuska nije počinila očitu pogrešku u ocjeni pri analizi kvantitativne potražnje za prijevozom putnika između Marseillea i Propriana.

7.3.2.1.1.2. Postojanje tržišnog nedostatka

7.3.2.1.1.2.1. Utvrđivanje ponude na tržištu u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama

1. Prikladni instrumenti koje je Francuska koristila za utvrđivanje ponude na tržištu

(808) Komisija napominje da su francuska tijela pokrenula savjetovanje s prijevoznicima i pozvala sve zainteresirane pomorske prijevoznike da iznesu svoja stajališta o uslugama koje bi nudili u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske. Savjetovanje s prijevoznicima trajalo je pet tjedana i bilo je dostupno na internetskim stranicama CdC-a svim prijevoznicima koji su željeli sudjelovati (uvodna izjava 97.).

(809) Savjetovanje s prijevoznicima uključivalo je upitnik o značajkama komercijalnih usluga čije bi pružanje prijevoznici ponudili. Upitniku je bilo priloženo nekoliko dokumenata kojima se prijevoznike informiralo o (i) glavnim značajkama usluga pomorskog prijevoza do Korzike, (ii) mjerama koje su francuska tijela poduzela kako bi utvrdila postojanje potrebe za javnom uslugom, (iii) različitim kategorijama korisnika koje je Francuska prvotno utvrdila i (iv) sažetku rezultata savjetovanja s korisnicima (uvodna izjava 98.). Sve pružene informacije omogućile su prijevoznicima da shvate kontekst u kojem se provodi savjetovanje s njima.

(810) U upitniku koji im je dostavljen prijevoznike se posebno pozvalo da opišu značajke komercijalnih usluga koje bi uveli (uvodne izjave od 163. do 165.), što je francuskim tijelima omogućilo da utvrde: broj linija na kojima bi prometovali, njihovu učestalost, kapacitet i značajke korištenih plovila, vremena polazaka i dolazaka, usluge koje se nude na brodu, razdoblja godine u kojima bi se usluga pružala, uključuju li usluge zaustavljanja itd. Komisija navodi da su ta pitanja odgovarala pitanjima postavljenima u okviru savjetovanja s korisnicima (vozni redovi, učestalost, plovila s kabinama i kapacitet plovila, razdoblja godine, luke polaska/dolaska itd.).

(811) Francuska tijela mogla su na temelju toga usporediti ponudu prijevoznika sa značajkama potražnje korisnika i utvrditi postojanje potrebe za javnom uslugom. Stoga je pogrešno tvrditi, kao što to čini društvo Corsica Ferries (uvodna izjava 461.), da se u upitniku prijevoznike samo pozvalo da opišu usluge koje bi uveli kako bi zadovoljili potrebe za teritorijalnim kontinuitetom. Naprotiv, u upitniku se, ukratko, tražio potpuni opis ponude, postojeće i potencijalne, koju bi prijevoznici vjerojatno uveli na tržište u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama. Osim toga, Komisija napominje da se društvo Corsica Ferries u svojem odgovoru u okviru savjetovanja s prijevoznicima žalilo na podrobnost pitanja (uvodna izjava 169.).

(812) Iz toga proizlazi i da društvo Corsica Ferries ne može tvrditi da francuska tijela nisu utvrdila transparentan i objektivan protučinjenični scenarij (vidjeti uvodnu izjavu 459.).

(813) Osim toga, Komisija napominje da su francuska tijela provela i savjetovanje s lukama, što im je omogućilo da prikupe relevantne informacije o kapacitetu i uslugama koje luke nude brodarskim društvima (uvodna izjava 752.).

(814) Prema tome, francuska tijela provela su prikladna javna savjetovanja kako bi uzela u obzir interese pružatelja usluga u skladu s točkom 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

2. Zaključci Francuske o utvrđivanju ponude na tržištu

(815) Komisija napominje da su se na savjetovanje s korisnicima odazvala tri prijevoznika (uvodna izjava 166.). Društva Corsica Linea i La Méridionale izjavila su da ne bi pružala nikakve komercijalne usluge u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 167.). Društvo Corsica Ferries dostavilo je francuskim tijelima svoju komercijalnu ponudu u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama (uvodne izjave od 170. do 173.).

(816) Društvo Corsica Ferries u svojim primjedbama u biti smatra da izjave društava Corsica Linea i La Méridionale nisu vjerodostojne i da su ih stoga francuska tijela trebala detaljnije analizirati (uvodne izjave 464. i 465.).

(817) Komisija najprije navodi da u skladu s točkom 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa i člankom 4. Uredbe o kabotaži, kako se tumače u sudskoj praksi (presuda SNCM II), države članice imaju široko diskrecijsko pravo u odabiru prikladnih instrumenata za analizu mogućeg tržišnog nedostatka. U tom smislu mogu organizirati javno savjetovanje (uvodna izjava 737.) kako bi prikupile mišljenja gospodarskih subjekata o sposobnosti tržišta da zadovolji potražnju koju su utvrdila javna tijela. To ne osporava nijedna zainteresirana strana.

(818) Komisija primjećuje da su u ovom slučaju francuska tijela organizirala javno savjetovanje s prijevoznicima čiji im je sadržaj omogućio da prikupe precizne i potpune informacije o ponudi na tržištu u kontekstu pomorskog prijevoza do Korzike, u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019., u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama (odjeljak 3.4.2.2.1.).

(819) Ako država članica organizira potpuno i precizno javno savjetovanje, gospodarski subjekti odlučuju hoće li u njemu sudjelovati, a ako odluče sudjelovati, to mora biti na temelju načela dobre vjere. Stoga su dužni državi članici pružiti točne i potpune informacije te joj tako omogućiti da što potpunije analizira ponudu na tržištu u slučaju nepostojanja obveze pružanja javne usluge.

(820) U ovom slučaju, kad je riječ o *postojećoj ponudi na tržištu* društava Corsica Linea i La Méridionale, Komisija na temelju informacija koje su dostavili francuska tijela i zainteresirane strane napominje da na datum dodjele ugovora o javnim uslugama (20. prosinca 2022.) ni Corsica Linea ni La Méridionale nisu pružali komercijalne usluge izvan ugovora o javnim uslugama na jednoj ili više linija između Korzike i kontinentalne Francuske. Ta su društva pružala samo komercijalne usluge međunarodnog pomorskog prijevoza između Francuske i Sjeverne Afrike. Društvo Corsica Ferries u svojim primjedbama ne dostavlja dokaze koji upućuju na suprotno. Samo navodi informacije o uslugama koje su društva Corsica Linea i La Méridionale stvarno nudila 2023. i 2024., tj. nakon datuma dodjele ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 465.). Stoga se francuska tijela nisu mogla osloniti na analizu postojeće privatne ponude društava Corsica Linea ili La Méridionale.

(821) Kad je riječ o *potencijalnoj ponudi* društava La Méridionale i Corsica Linea, u studiji BRG-a 1 koju je dostavilo društvo Corsica Ferries navodi se da je društvo Corsica Linea u lipnju 2022. dostavilo plan prijevoza OTC-u i obavijestilo ga o svojoj namjeri da 2023. uvede 19 povratnih putovanja između Marseillea i Propriana, pet povratnih putovanja između Marseillea i Ajaccija te 10 povratnih putovanja između Marseillea i L'Île-Roussea. Međutim, jasno je (i) da se plan prijevoza nije odnosio na društvo La Méridionale, (ii) da je dostavljen više od tri mjeseca nakon što je Francuska provela savjetovanje s prijevoznicima i utvrdila potrebu za javnom uslugom te su postupci javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama već bili pokrenuti 6. svibnja 2022., i (iii) da se odnosio na aktivnosti planirane samo za 2023., dok je cilj savjetovanja s prijevoznicima bio analizirati ponudu na tržištu u razdoblju 2023. – 2028. S obzirom na ta ograničenja, ta okolnost sama po sebi nije dovoljna da bi se dokazalo da izjave društva Corsica Linea nisu bile vjerodostojne. U svakom slučaju, društvo Corsica Ferries ne objašnjava kako je plan prijevoza, koji se, osim toga, odnosi na zanemariv broj jednokratnih povratnih putovanja, mogao utjecati na analizu tržišnog nedostatka koju su provela francuska tijela.

(822) Nadalje, francuskim tijelima ne može se prigovoriti da nisu provela detaljnu analizu odgovora zaprimljenih u okviru savjetovanja s prijevoznicima ako u to vrijeme nisu raspolagala nikakvim dokazima da su predmetne izjave očito pogrešne. Upućivanje društva Corsica Ferries na točku 369. mišljenja Tijela za tržišno natjecanje (uvodna izjava 464.) nije relevantno u tom pogledu jer ne pruža nikakav dokaz u tom smislu. Prvo, mišljenje se odnosilo na utvrđivanje potrebe za javnom uslugom u kontekstu ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2019. – 2020., a ne na predmetne mjere. Drugo, u mišljenju se predlaže da se umjesto javnog savjetovanja primijeni alternativna metodologija. Međutim, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 814., u ovom je slučaju savjetovanje s prijevoznicima bilo prikladan instrument za analizu tržišnog nedostatka, pri čemu francuska tijela u skladu s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa nisu bila obvezna u tu svrhu koristiti nikakve druge instrumente.

(823) Osim toga, sama činjenica da su odgovori društava Corsica Linea i La Méridionale u okviru savjetovanja s prijevoznicima bili jednaki ne dokazuje postojanje sukoba interesa koji na njih utječe ni njihovu međusobnu koordinaciju. Isto tako, činjenica da su društva Corsica Linea i La Méridionale dosadašnji koncesionari nije sama po sebi razlog za sumnju u vjerodostojnost odgovora koje su ti prijevoznici dali u okviru savjetovanja s prijevoznicima, pa čak ni za sprečavanje njihova sudjelovanja u tom savjetovanju (uvodna izjava 466.). U tom pogledu, kad je riječ o tvrdnji da društvo Corsica Linea s obzirom na svoj sastav dioničara nije moglo sudjelovati u savjetovanju zbog sukoba interesa (uvodne izjave 462. i 463.), Komisija napominje da ništa u primjedbama društva Corsica Ferries ne upućuje na to da su dioničari društva Corsica Linea bili *„glavni korisnici usluga pomorskog prijevoza tereta do Korzike”*. Komisija nadalje navodi da se člankom 14. Direktive 2006/123/EZ konkurentskim gospodarskim subjektima ne zabranjuje sudjelovanje u javnom savjetovanju kao što je ono provedeno u ovom slučaju. U svakom slučaju, društvo Corsica Ferries ne objašnjava kako bi zabrana sudjelovanja društva Corsica Linea u savjetovanju s prijevoznicima omogućila francuskim tijelima da donesu drukčiji zaključak u ispitivanju tržišnog nedostatka.

(824) Naposljetku, suprotno onomu što društvo Corsica Ferries tvrdi u uvodnoj izjavi 467., društva Corsica Linea i La Méridionale nisu dala samo općenite i apstraktne izjave bez ikakvog konteksta ili savjetovanja. Komisija ističe da su u okviru savjetovanja s prijevoznicima bili pozvani da detaljno opišu svoju tržišnu ponudu u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama. Budući da su društva Corsica Linea i La Méridionale navela da ne bi pružala nikakve komercijalne usluge, nisu mogla iznijeti pojedinosti o uslugama koje bi ponudila u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama.

(825) Iz prethodno navedenog proizlazi da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni pri utvrđivanju ponude na tržištu za pomorski prijevoz putnika u okviru pomorskog prijevoza do Korzike u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama.

7.3.2.1.1.2.2. Analiza tržišnog nedostatka

(826) Komisija napominje da su francuska tijela zaključila da postoji potpuni tržišni nedostatak u području pomorskog prijevoza između luke Propriano i luka Marseille i Toulon (pri čemu su potonje dvije zamjenjive) jer društvo Corsica Ferries ne bi nudilo nikakve komercijalne usluge pomorskog prijevoza između Marseillea/Toulona i Propriana (uvodne izjave 169. i 174.).

(827) Društvo Corsica Ferries u svojim primjedbama ne osporava tumačenje njegove komercijalne ponude koje su iznijela francuska tijela. Ono samo smatra da su luke Ajaccio i Propriano zamjenjive, tako da bi usluge koje bi nudilo između luke Ajaccio i kopna bile dovoljne za pokrivanje potražnje za prijevozom do/iz Propriana. Međutim, Komisija odbacuje taj argument zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama od 783. do 799.

(828) Iz toga slijedi da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni time što su utvrdila postojanje tržišnog nedostatka u području pomorskog prijevoza između luke Propriano i luke Marseille.

7.3.2.1.1.3. Zaključak o postojanju potrebe za pomorskim prijevozom putnika između Marseillea i Propriana

(829) Iz svega prethodno navedenog proizlazi da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni kad su utvrdila postojanje potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza između Propriana i Marseillea s obzirom na to da utvrđena ponuda na tržištu nije mogla pokriti potražnju za prijevozom koju su utvrdila i kvantificirala francuska tijela.

7.3.2.1.2. Potreba za pomorskim prijevozom putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga

(830) U ovom pododjeljku Komisija će ispitati odgovara li potreba za pomorskim prijevozom putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga na svakoj od linija između korzičkih luka i luke Marseille (i) potražnji tih korisnika, koju su francuska tijela propisno dokazala, a (ii) koju ponuda na tržištu ne bi mogla zadovoljiti u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama koji su u tu svrhu sastavila francuska tijela.

7.3.2.1.2.1. Postojanje potražnje korisnika

7.3.2.1.2.1.1. Kvalitativna potražnja

1. Prikladni instrumenti za utvrđivanje kvalitativne potražnje

(831) Komisija napominje da su francuska tijela na nekoliko načina pokušala utvrditi potražnju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga.

(832) Prvo, francuska tijela organizirala su nekoliko javnih savjetovanja kako bi od tih putnika prikupila informacije o potražnji.

(833) U okviru početnog savjetovanja, odnosno savjetovanja s korisnicima (uvodna izjava 93.), svi su putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga pozvani da odgovore na upitnik o korištenju usluga pomorskog prijevoza u kontekstu usluga prijevoza do Korzike. Upitnik je imao iste značajke kao i upitnik poslan svim putnicima (uvodne izjave od 744. do 746.), a sadržavao je i preciznija pitanja o potrebama i preferencijama putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga (uvodna izjava 108.). Stoga je savjetovanje s korisnicima omogućilo da se na odgovarajući način uzmu u obzir interesi putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga, a Komisija u tom pogledu upućuje na svoju analizu iz uvodnih izjava od 746. do 751. Međutim, savjetovanje se pokazalo neuspješnim jer su francuska tijela zaprimila mali broj odgovora na upitnik (uvodna izjava 111.).

(834) U okviru drugog savjetovanja, odnosno savjetovanja s lukama, i lučke uprave pozvane su da dostave svoje primjedbe o uslugama pomorskog prijevoza kako bi se francuska tijela konkretno informirala o razini tržišnog natjecanja u području pomorskog prijevoza u kontekstu pomorskih usluga te o kapacitetu tih luka (uvodne izjave od 116. do 119. i uvodna izjava 752.).

(835) Osim toga, francuska tijela zadužila su i neovisnog gospodarskog savjetnika, društvo Gecodia, da usporedno i kao dopunu javnim savjetovanjima provede dopunsku studiju o potražnji korisnika (uvodne izjave 90. i 754.). Izvješće društva Gecodia sadržava zaključke iz te studije, a posebno one o potražnji putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga. Budući da savjetovanje s korisnicima nije polučilo nikakve rezultate u pogledu potražnje putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga, pri utvrđivanju potražnje tih korisnika francuska tijela oslonila su se isključivo na izvješće društva Gecodia. U tom izvješću kvalitativna (i kvantitativna) potražnja procijenjena je na temelju brojnih podataka prikupljenih prije svega od agencija za zdravstveno i socijalno osiguranje.

(836) Ti elementi pokazuju da se Francuska, kako bi uzela u obzir interese korisnika predmetnih usluga, oslonila na nekoliko instrumenata, koje Komisija smatra prikladnima u smislu točke 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

2. Zaključci Francuske o kvalitativnoj potražnji

(837) Komisija će sada ispitati zaključke Francuske o (i) nezamjenjivosti pomorskog i zračnog prijevoza sa stajališta putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga, (ii) geografskoj zamjenjivosti luke Marseille i luka Toulon i Nica te (iii) geografskoj zamjenjivosti korzičkih luka.

(a) Nezamjenjivost pomorskog i zračnog prijevoza

(838) Komisija napominje da su francuska tijela smatrala da se potražnja korisnika za pomorskim prijevozom između kopna i Korzike ne može zadovoljiti zračnim prijevozom pod jednakim uvjetima, neovisno o tome o kojoj je pomorskoj liniji riječ. Francuska tijela postojanje zamjenjivosti zračnog i pomorskog prijevoza isključila su na temelju nekoliko čimbenika, koji su sažeti u uvodnim izjavama od 127. do 131.

(839) Komisija ističe da je postojanje te zamjenjivosti isključeno u slučaju putnika koji zbog zdravstvenih razloga putuju morem jer je način prijevoza određen u liječničkom nalogu s obzirom na stanje pacijenta i pacijentov stupanj samostalnosti (uvodne izjave 141. i 142.).

(840) Komisija stoga smatra da ta analiza nije zahvaćena očitom pogreškom u ocjeni. Zainteresirane strane nisu dostavile primjedbe o tom pitanju.

(b) Geografska nezamjenjivost kopnenih luka

(841) Komisija najprije napominje da se, kad je riječ o putnicima koji putuju zbog zdravstvenih razloga, potreba za pomorskim prijevozom odnosi (i) na putnike s boravištem na Korzici (ii) koji radi liječenja koje nije dostupno na otoku moraju putovati na kopno (uvodne izjave 143. i 144.) (iii) pomorskim prijevozom ako je to naložio liječnik (uvodne izjave 141. i 142.). Komisija stoga napominje da su putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga putnici koji moraju hitno otputovati u kontinentalnu Francusku kako bi primili odgovarajuću skrb.

(842) Komisija zatim primjećuje da putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga moraju poštovati niz uvjeta utvrđenih u CSS-u kako bi im se nadoknadili troškovi prijevoza koji bi mogli nastati zbog putovanja (uvodne izjave od 137. do 139.). Konkretno, primjenjivim pravnim režimom (članak R. 310-10-5 CSS-a) propisuje se da se nadoknada troškova prijevoza izračunava na temelju udaljenosti između pacijentova mjesta skrbi i najbliže ustanove za liječenje koju je odredio liječnik. Drugim riječima, putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga moraju putovati najkraćom rutom od mjesta skrbi na Korzici do ustanove za liječenje na kopnu koju je odredio liječnik. Kako ističu francuska tijela, u tim je okolnostima razumno smatrati da su putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga vrlo osjetljivi na udaljenosti između te dvije točke i da stoga pri putovanju morem daju prednost kopnenoj luci koja je najbliža ustanovi za liječenje u koju moraju putovati. Prema tome, čini se da putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga nisu voljni uspoređivati prelaske dostupne u različitim kopnenim lukama te se stoga nijedna kopnena luka ne čini zamjenjivom sa stajališta tih korisnika.

(843) Naposljetku, Komisija navodi da se na temelju podataka dobivenih od tijela za socijalno osiguranje (CPAM) velika većina slučajeva odnosi na pomorski prijevoz do Marseillea, u kojem se nalazi većina ustanova za liječenje u koje liječnici upućuju putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga (uvodne izjave 147. i 148.). Podaci koje su dostavila francuska tijela stoga potvrđuju da je potražnja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga koncentrirana na linijama do/iz luke Marseille.

(844) Komisija na temelju tih elemenata smatra da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni kad su zauzela stajalište da zbog svojih posebnih potreba putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga ne smatraju kopnene luke međusobno zamjenjivima, što uključuje luke Marseille i Toulon.

(845) Primjedbe koje je dostavilo društvo Corsica Ferries ne mogu utjecati na taj zaključak.

(846) Prvo, društvo Corsica Ferries smatra da potreba za javnom uslugom koju su utvrdila francuska tijela nije ograničena samo na putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga i imaju pravo na nadoknadu troškova prijevoza u okviru sustava socijalnog osiguranja, nego obuhvaća sve putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga, uključujući one čije putovanje ne ispunjava uvjete za nadoknadu troškova u okviru sustava socijalnog osiguranja i koji se ne suočavaju s regulatornim ograničenjima u pogledu putovanja koje moraju obaviti (uvodne izjave od 407. do 409.). To društvo ističe da je mnogo slučajeva u kojima putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga obavljaju putovanja zbog zdravstvenih razloga koja ne ispunjavaju uvjete za nadoknadu troškova u okviru sustava socijalnog osiguranja.

(847) Međutim, Komisija napominje da društvo Corsica Ferries ne dokumentira, ne kvantificira pa čak ni ne precizira „mnoge slučajeve" u kojima se obavljaju putovanja zbog zdravstvenih razloga koja ne ispunjavaju uvjete za nadoknadu troškova u okviru sustava socijalnog osiguranja. Ne objašnjava ni kako su francuska tijela mogla utvrditi putovanja koja ispunjavaju odnosno ne ispunjavaju uvjete za pokriće u okviru sustava socijalnog osiguranja kako bi razjasnila potražnju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga. Stoga je ta tvrdnja čisto nagađanje. U tim se okolnostima francuskim tijelima ne može prigovoriti da su počinila očitu pogrešku u ocjeni jer su pretpostavila da putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga putuju u skladu s pravilima CSS-a kojima se uređuje pokrivanje troškova prijevoza.

(848) Drugo, društvo Corsica Ferries smatra, a da za to nije dostavilo nikakve dokaze, da članak R. 322-10-5 CSS-a, na koji se francuska tijela pozivaju kako bi isključila postojanje geografske zamjenjivosti kopnenih luka sa stajališta korisnika, nije primjenjiv na linijski pomorski prijevoz, što znači da putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga nisu obvezni ići u najbližu ustanovu za liječenje koju je odredio liječnik (uvodne izjave od 410. do 416.). Samo moraju odabrati najjeftinije putovanje, bez obzira na udaljenost. Stoga mogu ići u luku Marseille ili Toulon.

(849) U članku R. 322-10-5 CSS-a navodi se da se „nadoknada troškova prijevoza iz članka R. 322-10 stavka 1. [podstavaka] od (b) do (f) izračunava na temelju udaljenosti između pacijentova mjesta skrbi i najbliže ustanove za liječenje koju je odredio liječnik”. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 137., člankom R. 322-10 stavkom 1. podstavkom (f) CSS-a propisuje se da se „pokrivaju troškovi prijevoza osigurane osobe ili korisnika koji moraju putovati […] 1. radi liječenja ili pregleda primjerenog njihovu stanju u sljedećim slučajevima: […] (d) prijevoza do mjesta udaljenog više od 150 kilometara pod uvjetima utvrđenima u člancima R. 322-10-4 i R. 322-10-5”. U članku R. 322-10-1 CSS-a navodi se: „zdravstvenim osiguranjem može biti pokriven samo: 1. prijevoz vozilom hitne pomoći, 2. profesionalni prijevoz u sjedećem položaju, lakim medicinskim vozilom ili taksijem, 3. kopneni javni prijevoz, linijski zračni ili pomorski prijevoz, prijevoz osobnim prijevoznim sredstvima”.

(850) Iz teksta tih članaka proizlazi da se, suprotno onomu što tvrdi društvo Corsica Ferries, putnicima koji zbog zdravstvenih razloga putuju s Korzike na kopno (tj. do mjesta udaljenog više od 150 kilometara) jednim od prijevoznih sredstava iz članka R-322-10-1 CSS-a (uključujući linijski pomorski prijevoz) troškovi prijevoza mogu nadoknaditi samo ako ispunjavaju uvjete iz članka R-322-10-5 CSS-a (tj. na temelju udaljenosti između pacijentova mjesta skrbi i najbliže ustanove za liječenje koju je odredio liječnik). Društvo Corsica Ferries stoga ne može valjano tvrditi da se članak R. 322-10-5 CSS-a ne primjenjuje na linijski pomorski prijevoz. Iz toga slijedi da su putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga u načelu obvezni ići u najbližu ustanovu za liječenje koju je odredio liječnik, među ostalim kad putuju linijskim pomorskim prijevozom. Stoga francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni kad su utvrdila da su putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga vrlo osjetljivi na udaljenosti i da putuju u kopnene luke koje su najbliže njihovu konačnom odredištu.

(851) Činjenica da je društvo Corsica Ferries bilo jedino društvo koje je prevozilo putnike u razdoblju ograničenja kretanja zbog pandemije bolesti COVID-19 (uvodna izjava 417.) nije relevantna. Kao što to društvo i samo priznaje, riječ je bila o iznimnom razdoblju u kojem su putovati smjele samo osobe kojima je to bilo posebno dopušteno u skladu s francuskim pravom (zdravstveni djelatnici, vojno osoblje, vatrogasci, tehničari), što nije nužno uključivalo sve putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga. Društvo Corsica Ferries u tom pogledu ne dokazuje da je prevozilo putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga. U svakom slučaju, valja istaknuti da sa stajališta korisnika ta okolnost ne dokazuje geografsku zamjenjivost kopnenih luka s obzirom na to da putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga nisu imali mogućnost odabira kopnene luke dolaska kad usluga prijevoza do Marseillea nije bila dostupna. Slijedom toga, ne može se zaključiti da su luke Toulon i Marseille nužno zamjenjive sa stajališta korisnika u situaciji u kojoj korisnici nemaju mogućnost prijevoza do luke Marseille te su prisiljeni putovati u luku Toulon. Naprotiv, s obzirom na to (i) da se sustavom nadoknade troškova prijevoza zahtijeva da putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga putuju u najbližu luku (Marseille) i (ii) da se velika većina centara za liječenje u koje liječnici upućuju pacijente nalazi u Marseilleu, što društvo Corsica Ferries ne osporava, Francuska nije počinila očitu pogrešku u ocjeni time što je smatrala da postoji posebna potražnja putnika za prijevozom u kopnenu luku koja je najbliža centru za liječenje koji je odredio liječnik.

(852) Treće, društvo Corsica Ferries smatra da putovanje preko Toulona do centra za zdravstvenu skrb u Marseilleu ne predstavlja problem za putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga jer su ta dva grada udaljena samo 45 minuta automobilom (uvodna izjava 418.). Komisija u tom pogledu upućuje na uvodnu izjavu 850. U svakom slučaju, društvo Corsica Ferries pogrešno pretpostavlja da (i) svi putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga putuju s vozilom, iako to nije nužno tako, i (ii) ti putnici mogu s lakoćom putovati iz luke Toulon u centre za liječenje u Marseilleu nakon dvanaestosatnog putovanja brodom, ne uzimajući u obzir pacijentovo zdravlje i stupanj samostalnosti, kao što to francuska tijela s pravom ističu (uvodna izjava 644.). Stoga se čini da su pretpostavke društva Corsica Ferries spekulativne u slučaju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga, čija pojedinačna situacija može biti osjetljiva ovisno o njihovu zdravlju ili stupnju samostalnosti.

(c) Geografska nezamjenjivost korzičkih luka

(853) Kad je riječ o tome koju korzičku luku polaska/dolaska putnici odabiru, Komisija primjećuje da francuska tijela nisu provela posebnu analizu geografske zamjenjivosti korzičkih luka sa stajališta korisnika.

(854) Međutim, na temelju informacija koje su francuska tijela dostavila u okviru službenog istražnog postupka i koje su im bile dostupne u trenutku dodjele mjera (odjeljak 4.1.3.), Komisija napominje da u ovom slučaju taj propust nije mogao utjecati na ispitivanje postojanja potrebe za javnom uslugom koje su provela francuska tijela.

(855) Na temelju razloga navedenih u uvodnim izjavama od 783. do 790. Komisija smatra da luka Propriano nije zamjenjiva s lukama Ajaccio i Porto-Vecchio.

(856) Komisija napominje i da su udaljenosti i trajanje putovanja između ostalih korzičkih luka znatno veći (uvodne izjave 36. i 37.), posebno uzimajući u obzir značajke utvrđene u uvodnim izjavama od 16. do 18. To se odnosi na udaljenosti i trajanje putovanja između dvije luke na sjeveru Korzike (L'Île-Rousse i Bastia) i tri luke na jugu Korzike (Porto-Vecchio, Propriano i Ajaccio) te između Ajaccija i Porto-Vecchija. Udaljenosti između tih točaka uvelike premašuju 100 km i sat vremena putovanja, bez obzira na prijevozno sredstvo. Udaljenost između Bastije i L'Île-Roussea iznosi samo 70 km, ali putovanje traje najmanje 1 sat i 30 minuta automobilom te 1 sat i 45 minuta javnim prijevozom. Komisija navodi i posebno visoku razinu zagušenja luke Bastia, kako je istaknuo CCI Korzika (uvodne izjave 39. i 125.), što također može doprinijeti nezamjenjivosti tih dviju luka.

(857) Stoga bi u načelu trebalo zaključiti da te luke nisu zamjenjive. To vrijedi tim više s obzirom na to da su putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga posebno osjetljivi na udaljenosti, ne samo zbog sustava pokrivanja troškova prijevoza koji se odnose na putovanja zbog zdravstvenih razloga, nego i zbog njihova potencijalno osjetljivog i nestabilnog zdravstvenog stanja ili stupnja samostalnosti, zbog čega mogu prednost dati korzičkim lukama koje su najbliže njihovu domu kako bi skratili vrijeme i smanjili troškove putovanja.

(858) Ta razmatranja ne upućuju na očitu pogrešku u ocjeni. Osim toga, zainteresirane strane nisu dostavile primjedbe o tom pitanju.

(859) Slijedom toga, francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni time što su smatrala da korzičke luke nisu međusobno zamjenjive sa stajališta putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga.

(d) Zaključci o kvalitativnoj potražnji putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga

(860) Iz svih dokaza koje su dostavila francuska tijela proizlazi da su mogla utvrditi, a da pritom ne počine očitu pogrešku u ocjeni, kvalitativnu potražnju putnika koji zbog zdravstvenih razloga putuju morem između luke Marseille i svake od korzičkih luka.

7.3.2.1.2.1.2. Kvantitativna potražnje putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga

(861) Francuska tijela procijenila su kvantitativnu potražnju na temelju povijesnih podataka i podataka predviđenih za razdoblje 2023. – 2030.

(862) Povijesnu potražnju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga francuska tijela kvantificirala su u tri koraka.

(863) Prvo su rekonstruirala ukupan godišnji broj pacijenata koji žive na Korzici i koji su u razdoblju od 2016. do 2019. putovali na kopno radi liječenja koje nije bilo dostupno na Korzici. Budući da nisu postojali izravni podaci o tim tokovima, u izvješću društva Gecodia provedena je približna rekonstrukcija na temelju javnih podataka koje su dostavile državne zdravstvene službe (uvodna izjava 154.). Komisija u tom pogledu napominje da se ta rekonstrukcija temeljila na konkretnim podacima te da su francuska tijela iznijela razborite i razumne pretpostavke.

(864) Prosječna godišnja potražnja uključuje i osobe u pratnji putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga. Komisija napominje da je ta procjena u skladu s podacima koje su francuska tijela prikupila od tijela za socijalno osiguranje (uvodna izjava 155.). Društvo Corsica Ferries stoga ne može tvrditi da se procjena broja osoba u pratnji koju su provela francuska tijela ne temelji na objektivnim podacima (uvodna izjava 429.). Osim toga, pretpostavka Francuske da osobe mlađe od 19 godina i starije od 75 godina sustavno imaju osobu u pratnji nije očito proturječna zakonskom sustavu za pokrivanje troškova prijevoza osoba u pratnji, suprotno tvrdnjama društva Corsica Ferries (uvodna izjava 430.) ([262]).

([262]) U članku R. 322-10-7 CSS-a koji navodi društvo Corsica Ferries propisuje se da se „troškovi javnog prijevoza koje snosi osoba u pratnji osigurane osobe ili korisnika pokrivaju ako potonji zbog svojeg stanja treba pomoć treće strane ili ako je mlađi od 16 godina". U tim okolnostima nije očito pogrešno smatrati da osobe starije od 75 godina ili mlađe od 19 godina sustavno imaju pratnju s obzirom na to da je za te dvije dobne skupine posebno vjerojatno da će tijekom putovanja trebati pomoć treće osobe.

(865) Drugo, francuska tijela nastojala su procijeniti broj putnika koji su zbog zdravstvenih razloga putovali brodom na kopno. U tu su svrhu primijenila dva pristupa. Prvi pristup bio je empirijski utvrditi broj putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga i koriste pomorski prijevoz na temelju 15 237 zahtjeva za prethodno odobrenje putovanja zbog zdravstvenih razloga koje su putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga podnijeli tijelima za socijalno osiguranje 2020. i 2021. Od tih 15 237 zahtjeva njih 4 % odnosilo se na pomorski prijevoz (uvodna izjava 157.). Drugi je pristup bio od ukupnog procijenjenog broja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga između Korzike i kontinentalne Francuske (65 000) oduzeti one koji su putovali zrakoplovom (i za koje je CPAM imao podatke) kako bi se dobio broj putnika koji su zbog zdravstvenih razloga putovali brodom. Tom je metodom broj putnika koji su zbog zdravstvenih razloga putovali brodom procijenjen na 30 % (uvodna izjava 158.). Francuska tijela naposljetku su odlučila uskladiti ta dva pristupa te su zauzela stajalište da je 10 % procijenjenog ukupnog broja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga (65 000) putovalo brodom (uvodna izjava 159.).

(866) Suprotno tvrdnjama društva Corsica Ferries (uvodna izjava 431.), konačna procjena francuskih tijela nije zahvaćena očitom pogreškom u ocjeni. Naime, procjena se temelji na dva pristupa, oba relevantna i utemeljena na konkretnim i pouzdanim podacima. Činjenica da je postojala znatna razlika u procijenjenom broju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga značila je da su francuska tijela mogla razumno primijeniti oprezan i konzervativan pristup te u konačnici procijeniti da je broj putnika koji su zbog zdravstvenih razloga putovali brodom iznosio 10 % ukupnog procijenjenog godišnjeg broja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga, što je razina koja je znatno niža od prosjeka postotaka utvrđenih primjenom tih dviju metoda (30 % i 4 % u prosjeku su 17 %). Društvo Corsica Ferries nigdje u svojim primjedbama ne objašnjava zašto je drugi pristup francuskih tijela (koji je doveo do procjene od 30 %) netočan ili neprimjeren. Tvrdeći da su francuska tijela trebala upotrijebiti procjenu od 4 % u skladu s prvim pristupom, to društvo zanemaruje drugi pristup francuskih tijela, koji je jednako razuman kao i prvi, te pogrešno tumači metodologiju koju su primijenila francuska tijela.

(867) Naposljetku, francuska tijela raspodijelila su potražnju po korzičkim lukama na temelju teritorijalne distribucije djelatnosti u području medicine, kirurgije i porodništva, što su bili jedini javni podaci dostupni francuskim tijelima za procjenu točke polaska putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga (vidjeti uvodnu izjavu 160.). Komisija nadalje napominje da ti podaci odražavaju povijesnu raspodjelu putnika među korzičkim lukama (tablica 11). Francuska tijela također su raspodijelila potražnju po kopnenim lukama na temelju podataka prikupljenih od CPAM-a, koji su dostavili preciznije podatke po departmanima (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes), a time i po kopnenim lukama. Te su procjene razumne i ne sadržavaju očitu pogrešku u ocjeni.

(868) Kad je riječ o budućoj potražnji, francuska tijela smatrala su da će u odnosu na 2019. potražnja u razdoblju 2023. – 2030. ostati stabilna. Ta procjena, u kojoj se uzimaju u obzir starenje stanovništva Korzike (a time i povećanje broja putovanja zbog zdravstvenih razloga) i proširenje zdravstvene skrbi dostupne na Korzici (a time i smanjenje broja putovanja zbog zdravstvenih razloga), nije zahvaćena očitom pogreškom u ocjeni jer se njome neutraliziraju te dvije suprotne pretpostavke. Zainteresirane strane nisu dostavile primjedbe o tom pitanju.

(869) Na temelju svega navedenog Komisija smatra da su francuska tijela kvantificirala potražnju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga a da pritom nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni.

7.3.2.1.2.2. Postojanje tržišnog nedostatka

7.3.2.1.2.2.1. Utvrđivanje ponude na tržištu u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama

(870) Komisija u tom pogledu upućuje na argumente navedene u uvodnim izjavama od 815. do 825., koji vrijede i za utvrđivanje ponude dostupne na tržištu u odnosu na potražnju putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga.

7.3.2.1.2.2.2. Analiza tržišnog nedostatka

(871) Komisija prije svega napominje da su francuska tijela zaključila da postoji potpuni tržišni nedostatak u području pomorskog prijevoza između luke Propriano i luke Marseille jer društvo Corsica Ferries ne bi nudilo nikakve komercijalne usluge pomorskog prijevoza između Marseillea i Propriana.

(872) Komisija navodi i da su francuska tijela smatrala da je usluga pomorskog prijevoza između Marseillea i ostale četiri korzičke luke koju je predložilo društvo Corsica Ferries sporadična jer bi to društvo nudilo samo tri povratna putovanja mjesečno iz/do L'Île-Roussea i Porto-Vecchija (za razliku od potrebna tri povratna putovanja tjedno) i dva povratna putovanja tjedno do/iz Ajaccija i Bastije, dok je za zadovoljavanje potražnje korisnika potrebno najmanje pet povratnih putovanja tjedno.

(873) Komisija ističe da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku u analizi tržišnog nedostatka kad su utvrdila da ponuda na tržištu nije dovoljna za zadovoljavanje cjelokupne potražnje putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga između luke Marseille i svake od korzičkih luka.

7.3.2.1.2.3. Zaključak o postojanju potrebe za javnom uslugom prijevoza putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga između Marseillea i svake od korzičkih luka

(874) Iz svega prethodno navedenog proizlazi da je Francuska pravilno utvrdila postojanje potrebe za javnom uslugom pomorskog prijevoza između Marseillea i svake od korzičkih luka s obzirom na to da utvrđena ponuda na tržištu ne bi mogla pokriti potražnju za prijevozom koju je Francuska utvrdila i kvantificirala.

7.3.2.1.3. Potreba za pomorskim prijevozom vučenog i nevučenog tereta

(875) U ovom pododjeljku Komisija će ispitati odgovara li potreba za pomorskim prijevozom vučenog i nevučenog tereta između luke Marseille i svake od korzičkih luka (i) potražnji tih korisnika, koju je Francuska propisno dokazala, a (ii) koju privatna ponuda ne bi mogla zadovoljiti u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama koji je u tu svrhu sastavila Francuska.

7.3.2.1.3.1. Postojanje potražnje korisnika

7.3.2.1.3.1.1. Kvalitativna potražnja

1. Prikladni načini za utvrđivanje kvalitativne potražnje korisnika

(876) Komisija napominje da su francuska tijela pokušala utvrditi potražnju korisnika usluga prijevoza vučenog i nevučenog tereta na nekoliko načina.

(877) Prvo, francuska tijela organizirala su nekoliko javnih savjetovanja kako bi od tih korisnika prikupila informacije o potražnji.

(878) U okviru početnog savjetovanja, odnosno savjetovanja s korisnicima (uvodna izjava 93.), svi su korisnici usluga prijevoza tereta pozvani da odgovore na upitnik o korištenju usluga pomorskog prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike. Kad je riječ o općim značajkama tog savjetovanja, Komisija upućuje na svoju analizu iz uvodne izjave 744.

(879) Upitnik poslan korisnicima usluga prijevoza tereta sadržavao je dvadesetak pitanja, čiji je cilj bio ocijeniti zadovoljstvo i potrebe tih korisnika u vezi s uslugama pomorskog prijevoza između Korzike i kopna na svakoj pomorskoj liniji između luke Marseille i korzičkih luka. Iz pojedinosti o pitanjima navedenih u odjeljku 3.4.3.1.1.1.1. proizlazi da su ta pitanja francuskim tijelima omogućila da prikupe informacije o profilu korisnika i njihovim putnim navikama i preferencijama u pogledu vremena polazaka i dolazaka, potreba povezanih s putovanjem, poteškoća na koje nailaze zbog nedovoljno prostora u lukama ili na plovilima, učestalosti usluga pomorskog prijevoza i cijena prijevoza (uvodna izjava 185.). Nadalje, upitnik je sadržavao nekoliko pitanja o zamjenjivosti kopnenih luka (uvodna izjava 186.).

(880) Zbog istih razloga kao što su oni navedeni u uvodnoj izjavi 746. Komisija smatra da je upitnik bio dovoljno otvoren i omogućio je izražavanje različitih stajališta. Ponuđeni odgovori su jasni, uvjerljivi i raznoliki. Očitovanja društva Corsica Ferries u tom pogledu (uvodna izjava 401.) stoga su neutemeljena. Slično tomu, primjedbe o metodološkoj pristranosti koja utječe na savjetovanje s korisnicima nisu uvjerljive zbog razloga objašnjenih u uvodnim izjavama od 747. do 749.

(881) Međutim, Komisija napominje da je, unatoč relevantnom savjetovanju koje su organizirala francuska tijela, na upitnik odgovorilo samo pet prijevoznika, što ga čini neupotrebljivim (uvodna izjava 188.).

(882) Francuska tijela stoga su provela izravno (telefonsko) savjetovanje na uzorku od dvadesetak prijevoznika čiji je ukupni udio na tržištu teretnog prometa između Korzike i kontinentalne Francuske u velikoj mjeri bio reprezentativan (uvodna izjava 189.). U okviru tog savjetovanja francuska tijela postavila su korisnicima pitanja o korištenju usluga pomorskog prijevoza na svim linijama s polazištem iz luka Marseille, Toulon i Nica, a ne samo iz Marseillea, kako je prvotno planirano u okviru savjetovanja s korisnicima (uvodna izjava 189.). To izravno savjetovanje omogućilo je francuskim tijelima da nadoknade nedostatak odgovora na upitnik koji je dostavljen u okviru savjetovanja s korisnicima.

(883) Suprotno tvrdnji društva Corsica Ferries (uvodna izjava 402.), nema razloga prigovoriti francuskim tijelima da je metodologija koju su primijenila netransparentna u pogledu postavljenih pitanja i identiteta ispitanih prijevoznika. Prije svega, navodna netransparentnost nije utvrđena jer je telefonski upitnik bio isti kao upitnik u okviru savjetovanja s korisnicima, koji je bio javan i dostupan svima. Društvo Corsica Ferries stoga je moglo biti upoznato sa sadržajem pitanja. Drugo, kad je riječ o identifikaciji ispitanih prijevoznika, valja navesti da se te informacije ne čine relevantnima jer su ispitani prijevoznici obavljali znatan dio teretnog prometa između Korzike i kopna. Nedokazana okolnost da su neki prijevoznici možda bili dioničari ugovaratelja ni u kojem slučaju nije dovoljna da se te prijevoznike isključi iz bilo kakvog javnog savjetovanja s obzirom na to da oni ostaju korisnici usluga pomorskog prijevoza tereta na isti način kao i svi drugi korisnici te stoga mogu slobodno izraziti svoje potrebe i preferencije u okviru javnog savjetovanja.

(884) U okviru drugog savjetovanja, odnosno savjetovanja s lukama, i lučke uprave pozvane su da dostave svoje primjedbe o uslugama pomorskog prijevoza kako bi se francuska tijela konkretno informirala o razini tržišnog natjecanja u području pomorskog prijevoza u kontekstu pomorskih usluga te o kapacitetu tih luka, a pitanja su se odnosila na prijevoz vučenog i nevučenog tereta (uvodne izjave od 192. do 195.). Kad je riječ o značajkama tog savjetovanja, Komisija upućuje na svoje ispitivanje iz uvodne izjave 752.

(885) Iz toga slijedi da su francuska tijela provela javna savjetovanja koja su im omogućila da uzmu u obzir interese korisnika, u skladu s točkom 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

(886) Nadalje, francuska tijela zadužila su neovisnog gospodarskog savjetnika, društvo Gecodia, da usporedno i kao dopunu javnim savjetovanjima provede dopunsku studiju o potražnji korisnika (uvodna izjava 90.). Komisija smatra da je takva studija prikladan instrument za utvrđivanje potražnje korisnika zbog razloga navedenih u uvodnoj izjavi 754.

(887) Ti elementi pokazuju da se Francuska, kako bi uzela u obzir interese korisnika predmetnih usluga, oslonila na nekoliko instrumenata, koje Komisija smatra prikladnima u smislu točke 14. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

2. Zaključci Francuske o kvalitativnoj potražnji korisnika

(888) Komisija će ispitati zaključke Francuske o (i) razlikovanju vučenog i nevučenog tereta, (ii) geografskoj zamjenjivosti luke Marseille i luka Toulon i Nica za korisnike prijevoza nevučenog tereta i (iii) za korisnike prijevoza vučenog tereta te (iv) geografskoj zamjenjivosti korzičkih luka za korisnike prijevoza vučenog i nevučenog tereta.

(a) Razlikovanje vučenog i nevučenog tereta

(889) Komisija napominje da francuska tijela razlikuju vučeni i nevučeni teret uglavnom zbog ograničenja povezanih s rukovanjem i logistikom nevučenog tereta, za koji su, za razliku od vučenog tereta, potrebni posebna lučka oprema i specifičan logistički lanac (uvodne izjave od 205. do 207.). Ta su razmatranja razumna i stoga nisu očito pogrešna. Također pokazuju da je potražnja za prijevozom vučenog tereta povezana s potražnjom za prijevozom vozača koji prate kamion kao putnici na brodu.

(890) Komisija napominje i da su se sve lučke uprave usuglasile oko tog razlikovanja (uvodna izjava 197.).

(891) Međutim, Komisija napominje da je društvo Corsica Ferries u svojem odgovoru u okviru savjetovanja s prijevoznicima osporavalo to razlikovanje jer ga smatra umjetnim (uvodna izjava 236.). Smatralo je, među ostalim, da to razlikovanje ne ovisi o ponudi društava, nego o veličini, organizaciji i odabirima svakog prijevoznika. Međutim, valja navesti da su francuska tijela utvrdila postojanje te razlike upravo na temelju informacija koje je dostavilo društvo Corsica Ferries (uvodna izjava 889.).

(892) Stoga su francuska tijela mogla napraviti tu razliku a da pritom ne počine očitu pogrešku u ocjeni.

(893) Društvo Corsica Ferries u svojim primjedbama (uvodne izjave 393. i od 447. do 450.) navodi da bi trebalo dodatno razlikovati vučeni teret s pratnjom i vučeni teret bez pratnje. Izostanak tog razlikovanja nepopravljivo utječe na procjenu broja vozača koji koriste usluge pomorskog prijevoza do Korzike. Kako bi potkrijepilo svoje tvrdnje, društvo Corsica Ferries upućuje na studiju BRG-a 1.

(894) Međutim, Komisija napominje da studija BRG-a 1 ne sadržava konkretne podatke o postojanju te razlike. Konkretno, u njoj se ni na jednom mjestu ne navodi metodologija koju bi francuska tijela trebala primijeniti kako bi razlikovala vučeni teret s pratnjom i vučeni teret bez pratnje. U studiji BRG-a 1 nisu navedeni ni podaci o procijenjenim količinama vučenog tereta s pratnjom i vučenog tereta bez pratnje. Naposljetku, u njoj se ne upućuje ni na jednu drugu studiju ili istragu u kojoj je utvrđeno postojanje te razlike. Na primjer, iz mišljenja Tijela za tržišno natjecanje proizlazi da se razlikuju samo vučeni i nevučeni teret ([263]).

(895) Stoga se, s obzirom na to da nema konkretnih dokaza, na temelju zaključaka iz studije BRG-a 1 ne može utvrditi očita pogreška u ocjeni francuskih tijela. Osim toga, Komisija smatra da je društvo Corsica Ferries u okviru savjetovanja s korisnicima (putem odgovora u obliku slobodnog teksta) i savjetovanja s prijevoznicima imalo priliku dostaviti konkretne dokaze kako bi francuskim tijelima objasnilo tu moguću razliku između vučenog tereta s pratnjom i vučenog tereta bez pratnje, ali to nije učinilo (uvodna izjava 236.).

(b) Geografska zamjenjivost kopnenih luka u pomorskom prijevozu nevučenog tereta

(896) Kad je riječ o nevučenom teretu, francuska tijela utvrdila su da postoji potražnja isključivo za lukom Marseille.

(897) Komisija navodi da se taj zaključak posebno temelji na sljedeća četiri elementa: (i) samo luka Marseille ima dovoljno opreme i prostora za rukovanje za prihvat nevučenog tereta s obzirom na to da je infrastruktura jedine alternative, Toulon-Brégaillona, previše ograničena za prihvat cjelokupnog ili barem velikog dijela tog prometa, (ii) savjetovanje s korisnicima jasno pokazuje da luka Marseille i ostale kopnene luke nisu zamjenjive, (iii) lučke uprave na kopnu smatraju da je luka Marseille jedina luka koja može upravljati tim prometom u velikom kapacitetu te (iv) preusmjeravanje prometa nevučenog tereta iz luke Marseille u ostale kopnene luke dovelo bi do znatnih dodatnih troškova i logističkih ograničenja koji bi utjecali na protok nevučenog tereta (uvodne izjave od 210. do 214.).

(898) Komisija smatra da sva ta razmatranja pokazuju geografsku nezamjenjivost luke Marseille i luka Toulon i Nica za potrebe pomorskog prijevoza nevučenog tereta.

([263]) Mišljenje Tijela za tržišno natjecanje iz uvodne izjave 20., točka 295.

(899) Iz informacija koje su dostavile lučke uprave proizlazi da luka Marseille ima vrlo velike kapacitete za prijevoz do svake od korzičkih luka (uvodna izjava 199.). S druge strane, iako terminal Toulon-Brégaillon može prihvatiti i takav promet, treba istaknuti da je njegov kapacitet ograničeniji jer ima samo jedan vez. Komisija upućuje i na izjave lučke uprave Toulona prema kojima se prihvatno područje te luke proteže samo na neposredno zaleđe (uvodna izjava 198.). Savjetovanje s korisnicima pokazuje i potpunu nezamjenjivost luka Marseille i Toulon (uvodna izjava 190.). Naposljetku, Komisija ističe posebnu organizaciju logističkog lanca za nevučeni teret, koja uključuje redovita povratna putovanja koja prijevoznici u istom danu obavljaju između luke i svojih logističkih baza, smještenih većinom sjeverno i zapadno od Marseillea (uvodna izjava 206.). Prelazak u Toulon nesumnjivo bi za prijevoznike podrazumijevao znatne dodatne troškove, koji bi se vrlo vjerojatno prenijeli na krajnje potrošače na Korzici. To bi pridonijelo gospodarskim poteškoćama s kojima se gospodarski subjekti i potrošači na Korzici već suočavaju zbog njezina otočnog položaja (uvodne izjave od 20. do 23.).

(900) Komisija napominje da nijedna zainteresirana strana nije razmatrala to pitanje.

(901) Komisija stoga zaključuje da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni kad su utvrdila da postoji potražnja za pomorskim prijevozom nevučenog tereta isključivo između svake od korzičkih luka i luke Marseille.

(c) Geografska zamjenjivost kopnenih luka u pomorskom prijevozu vučenog tereta

(902) Kad je riječ o vučenom teretu, francuska tijela utvrdila su da su luke Toulon i Marseille djelomično zamjenjive. Smatraju da neki korisnici prijevoza vučenog tereta ne razmatraju nikakvu alternativu luci Marseille. Taj zaključak opravdavaju sljedećim elementima.

(903) *Prvo*, savjetovanje s lukama pokazalo je da postoje ograničenja kapaciteta u lukama Toulon i Nica (uvodna izjava 217.). Komisija u tom pogledu napominje da tri kopnene luke mogu prihvatiti vučeni teret, ali su lučke uprave u Toulonu i Nici izrazile zadrške u pogledu svojih kapaciteta (uvodna izjava 199.). CCI Var tako ističe da je Toulon-Port de Commerce jedini terminal u luci Toulon koji može prihvatiti vučeni teret ([264]), ali već ima visoku razinu zagušenja (u prosjeku gotovo 80 %) tijekom cijele godine (što je povezano s lokalnim javnim politikama), a posebno ljeti (kad je promet ograničen na oko 10 prikolica dnevno). S druge strane, luka Nica navodi da je putnički promet i dalje njezin glavni prioritet, iako može prihvatiti promet vučenog tereta bez ograničenja.

(904) Iz prethodno navedenog proizlazi da su primjedbe društva Corsica Ferries prema kojima u luci Toulon nema zagušenja (uvodna izjava 437.) neutemeljene s obzirom na izjave koje je CCI Var dao francuskim tijelima u okviru savjetovanja s lukama. Naime, francuskim tijelima ne može se prigovoriti zbog toga što su se pri analizi stupnja zamjenjivosti luka Toulon i Marseille oslonila na te informacije, posebno s obzirom na to da su informacije koje je dostavio CCI Var bile jasne i nedvosmislene.

(905) S obzirom na te elemente, u ovom slučaju nije relevantna činjenica da je luka Toulon 2014. mogla prihvatiti promet vučenog tereta koji je više nego dvostruko veći od trenutačnog. Nije relevantno ni da je društvo Corsica Ferries potvrdilo tu informaciju s CCI-jem Var jer to ne dokazuje da su francuska tijela pogrešno protumačila odgovore koje je CCI Var dostavio u okviru savjetovanja s lukama.

(906) *Drugo*, svoje objašnjenje postojanja djelomične zamjenjivosti francuska tijela temeljila su na rezultatima savjetovanja s korisnicima (uvodna izjava 218.). Ti rezultati tako pokazuju da većina ispitanika ne uspoređuje luku Marseille i luke Toulon ili Nica (uvodne izjave 190. i 191.).

([264]) Na terminalima Brégaillon ne primaju se putnici, a terminal Seyne-sur-Mer rezerviran je za brodove za kružna putovanja.

(907) Međutim, društvo Corsica Ferries osporava vjerodostojnost odgovora zaprimljenih tijekom telefonskog savjetovanja s korisnicima prijevoza tereta s obzirom na to da su ispitanici s kojima su obavljeni razgovori bili dioničari društva Corsica Linea te su se stoga u tom svojstvu nalazili u sukobu interesa u kontekstu savjetovanja s korisnicima (uvodna izjava 441.). Dodaje i da su zaprimljeni odgovori bili općenite i neutemeljene tvrdnje uzorka ispitanika čija je reprezentativnost neizvjesna (uvodna izjava 440.).

(908) Komisija najprije ističe da su korisnici s kojima su obavljeni razgovori odgovorili na pitanja postavljena u okviru savjetovanja s korisnicima. Društvo Corsica Ferries ne osporava relevantnost pitanja postavljenih u okviru savjetovanja s korisnicima ([265]). Stoga se ne može smatrati, kao što to tvrdi to društvo, da su ispitanici iznijeli *„općenite i neutemeljene tvrdnje”*. Nadalje, uzorak korisnika s kojima su obavljeni razgovori nije se mogao smatrati nereprezentativnim s obzirom na količinu tereta koju su ti korisnici prevozili (uvodna izjava 189.).

(909) Osim toga, prema Komisijinu mišljenju, korisnika pomorskog prijevoza tereta ne može se samo na temelju činjenice da je dioničar društva Corsica Linea isključiti iz javnog savjetovanja čiji je cilj utvrditi potrebe i preferencije korisnika određene usluge prijevoza. Svi korisnici određene usluge mogu kao takvi sudjelovati u takvom javnom savjetovanju. U ovom slučaju Komisija napominje da su na temelju informacija koje je dostavila Francuska neki korisnici bili dioničari društva Corsica Linea ([266]), dok drugi nisu ([267]).

(910) Osim toga, Komisija primjećuje da su, osim što su bili glavni prijevoznici prema količini tereta, korisnici s kojima su obavljeni razgovori koristili sve linije između Korzike i kontinentalne Francuske, uključujući linije između Toulona/Nice i korzičkih luka na kojima društvo Corsica Linea ne prometuje. Nadalje, javno savjetovanje nije se odnosilo na korištenje usluga prijevoza tereta koje pruža isključivo društvo Corsica Linea, nego na usluge koje pružaju svi pomorski prijevoznici koji prometuju između Korzike i kontinentalne Francuske. Komisija u tom pogledu napominje da potrebe korisnika nisu nužno povezane s interesima pomorskih prijevoznika: na primjer, većina ispitanih korisnika željela je da se uvede usluga prijevoza ro-ro brodovima koja bi bolje zadovoljila njihove konkretne potrebe, iako nijedan od tri prijevoznika koji prometuju između Korzike i kontinentalne Francuske nije planirao uvesti tu uslugu (uvodna izjava 191.). Napominje da je savjetovanje s korisnicima u svakom slučaju jedan od pokazatelja koje su francuska tijela upotrijebila kako bi opravdala djelomičnu zamjenjivost luka Toulon i Marseille za potrebe pomorskog prijevoza tereta.

(911) *Treće*, francuska tijela ističu da bi preusmjeravanje prometa vučenog tereta iz luke Marseille u ostale kopnene luke podrazumijevalo znatne dodatne troškove za korisnike prijevoza vučenog tereta, čije se logističke baze uglavnom nalaze zapadno od Marseillea i u koridoru rijeke Rhône (uvodna izjava 219.).

(912) Komisija u tom pogledu ističe da su francuska tijela dostavila nekoliko dokaza da se logističke baze uglavnom nalaze zapadno od Marseillea i u koridoru rijeke Rhône (uvodna izjava 213.) te je u odnosu na ostale kopnene luke luka Marseille u načelu lakše dostupna iz tih logističkih baza. To potvrđuju i analize koje su dostavila društva Corsica Linea (uvodna izjava 544.) i La Méridionale (uvodne izjave od 593. do 595.), kao i pritužba društva Corsica Ferries (uvodna izjava 433.). Iz toga slijedi da je tvrdnja društva Corsica Ferries prema kojoj francuska tijela nikad nisu dostavila dokaze u prilog svojoj tvrdnji (uvodna izjava 442.) neutemeljena.

(913) Komisija napominje i da su francuska tijela dostavila konkretne dokaze o procijenjenim dodatnim troškovima koji bi nastali u slučaju značajnog prelaska prijevoznika iz luke Marseille u luku Toulon. Ta je brojka utvrđena prije svega na temelju podataka koje je objavio Nacionalni odbor za ceste. Zainteresirane strane također su dostavile slične podatke, koji su svi pokazali postojanje takvih dodatnih troškova, iako procjena varira između 5 % ukupnih troškova proizvodnje prema društvu Corsica Ferries (uvodna izjava 443.) i 11 % prema društvu Corsica Linea (uvodna izjava 544.). Društvo La Méridionale smatra da prelazak u luku Toulon ne bi imao gospodarskog smisla za veliku većinu prijevoznika koji imaju sjedište bliže Marseilleu nego Toulonu te isto tako potvrđuje dodatne cestovne troškove (uvodne izjave 595. i 596.).

([265]) Kritike društva Corsica Ferries odnose se na nepostojanje upitnika za linije iz Toulona i Nice.
([266]) […].
([267]) Na primjer […].

(914) Iako društvo Corsica Ferries priznaje postojanje dodatnih cestovnih troškova, tvrdi da se ti dodatni troškovi neutraliziraju nižom cijenom pomorskog prijevoza koju društvo Corsica Ferries primjenjuje u luci Toulon u odnosu na onu koju primjenjuju njegovi konkurenti u luci Marseille (uvodna izjava 443.).

(915) Komisija napominje da se u studiji BRG-a 2 koristi prosječna cijena prijevoza tereta zabilježena u Toulonu 2023. (32,40 EUR po lm), dok se za Marseille koristi cijena prijevoza tereta od 42,50 EUR po lm, što je najviša cijena prijevoza koja se može naplatiti u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. (uvodna izjava 62.). Međutim, čini se da je ta analiza pogrešna zbog nekoliko razloga. Prvo, studija se temelji na podacima iz 2023., odnosno podacima nakon dodjele ugovora o javnim uslugama. Drugo, studija se temelji na netočnim parametrima: u njoj se uspoređuju, s jedne strane, tržišna cijena prijevoza koju društvo Corsica Ferries stvarno primjenjuje u luci Toulon i, s druge strane, najviša regulatorna cijena prijevoza koja se primjenjuje u luci Marseille u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. Međutim, kako bi usporedba bila relevantna, analiza bi se za obje luke morala temeljiti na najvišim cijenama pomorskog prijevoza koje se primjenjuju u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. s obzirom na to da bi pomorski prijevoznici mogli dosegnuti tu gornju granicu u hipotetskom scenariju u kojem ugovori o javnim uslugama ne postoje. Naposljetku, kako francuska tijela napominju (uvodna izjava 650.), cijena pomorskog prijevoza koja se koristi u studiji BRG-a 2 za Toulon isključuje poreze i troškove rukovanja te nije cijena prijevoza koju korisnici stvarno plaćaju.

(916) Komisija stoga na temelju podataka koje su dostavile Francuska i sve zainteresirane strane zaključuje da bi korisnici prijevoza vučenog tereta čije se logističke baze uglavnom nalaze u blizini luke Marseille ili u koridoru rijeke Rhône imali dodatne cestovne troškove ako bi prešli u luku Toulon. Nije dokazano da bi se ti dodatni troškovi jasno mogli neutralizirati nižom cijenom pomorskog prijevoza u Toulonu. Francuska tijela stoga su mogla zaključiti da bi taj čimbenik mogao ograničiti stupanj zamjenjivosti luka Marseille i Toulon.

(917) Komisija također ističe da iz odgovora luka Toulona i Nica proizlazi da je prihvatno područje tih luka ograničeno na njihovo lokalno zaleđe, dok luka Marseille ima nacionalnu bazu klijenata, što je u skladu sa zaključcima francuskih tijela (uvodne izjave 197., 198. i 219.). Dodatne informacije koje je društvo La Méridionale dostavilo o tome (uvodna izjava 593.) u skladu su sa zaključcima francuskih tijela. Stoga treba odbiti primjedbe društva Corsica Ferries o tom pitanju (uvodna izjava 442.).

(918) Naposljetku, Komisija u tom pogledu napominje da je u interesu krajnjih potrošača na Korzici (trgovine, pojedinci, poduzeća itd.), koji ovise o uslugama prijevoza tereta i koriste ih (prijevoz robe za poduzeća itd.), da se ograniče troškovi koji proizlaze iz otočnog položaja, koji su jasno istaknuti u raznim studijama i statističkim podacima o troškovima života na Korzici (uvodne izjave od 20. do 23.). Valja napomenuti i da Korzika uvozi mnogo više robe nego što izvozi, što pokazuje njezinu ovisnost o kopnu (uvodna izjava 19.). Zbog toga bi povećanje cijene robe koja se uvozi na Korziku moglo dodatno utjecati na gospodarstvo otoka i njegove stanovnike. Prema tome, dodatni cestovni troškovi mogli bi imati još veći utjecaj na cijenu robe za krajnje potrošače na Korzici.

(919) *Naposljetku*, francuska tijela smatrala su da stalni cjenovni šokovi koji su utjecali na luku Marseille nisu doveli do znatnog preusmjeravanja prometa iz luke Marseille u luke Toulon i Nica (uvodna izjava 220.). To obično upućuje na nezamjenjivost dviju luka, što zainteresirane strane ne osporavaju.

(920) Prema tome, iz svega prethodno navedenog proizlazi da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku time što su smatrala da su luke Toulon i Marseille djelomično zamjenjive sa stajališta korisnika i da stoga postoji posebna potražnja korisnika prijevoza vučenog tereta za lukom Marseille.

(921) Opažanja društva Corsica Ferries iz uvodnih izjava 433. i 434. ne utječu na taj zaključak. To društvo ni u jednom trenutku ne objašnjava na koji je način situacija vozača vučenog tereta istovjetna onoj putnika koji putuje s vlastitim automobilom. Osim toga, činjenica da društvo Corsica Ferries prevozi jednak broj vozača iz luke Marseille kao iz luke Toulon ne dovodi u pitanje djelomičnu zamjenjivost tih dviju luka za potrebe prijevoza vučenog tereta koju je utvrdila Francuska. Francuska ne osporava da luka Toulon i luka Marseille svaka pružaju polovinu usluga prijevoza vučenog tereta do Korzike, nego samo tvrdi da korisnici prijevoza vučenog tereta prednost daju lukama koje su najbliže njihovim logističkom bazama i da stoga neki korisnici čije se logističke baze nalaze u blizini luke Marseille ne razmatraju nikakve alternative toj luci.

(d) Geografska zamjenjivost korzičkih luka u pomorskom prijevozu vučenog i nevučenog tereta

(922) Kad je riječ o tome koju korzičku luku polaska/dolaska korisnici prijevoza vučenog i nevučenog tereta odabiru, Komisija primjećuje da francuska tijela nisu provela posebnu analizu geografske zamjenjivosti korzičkih luka sa stajališta korisnika.

(923) Međutim, na temelju informacija koje su francuska tijela dostavila u okviru službenog istražnog postupka i koje su im bile dostupne u trenutku dodjele mjera, Komisija napominje da u ovom slučaju taj propust nije mogao utjecati na ispitivanje postojanja potrebe za javnom uslugom koje su provela francuska tijela.

(924) *Prvo*, Komisija podsjeća na udaljenosti i trajanje putovanja između korzičkih luka, zbog kojih se u načelu isključuje postojanje geografske zamjenjivosti. U tom pogledu upućuje na uvodne izjave 36., 774., 785. i 856.

(925) *Drugo*, Komisija ističe i visoku razinu zagušenja u svim korzičkim lukama, o kojoj izvješćuje CCI Korzika (uvodna izjava 201.). CCI Korzika posebno skreće pozornost na stanje u lukama Bastia, Ajaccio i Porto-Vecchio, u kojima kapacitet doseže točku zasićenja ili postoji veliko zagušenje. Ti nedostaci dovode do povećanja količine robe ostavljene na pristaništu, utječu na uvjete u kojima prometuju teška teretna vozila i uzrokuju kašnjenja u isporukama na štetu korisnika usluge pomorskog prijevoza tereta (uvodna izjava 208.). Francuska stoga ima pravo tvrditi da ta ograničenja mogu otežati preusmjeravanje prometa u jednu odnosno drugu luku, posebno u luke Bastia, Ajaccio i Porto-Vecchio, i dovesti do potrebe, sa stajališta korisnika usluge i javnih tijela, da se pomorski teretni promet raspodijeli na više korzičkih luka.

(926) *Treće*, Komisija napominje da velike udaljenosti, prometni uvjeti i značajke cestovne infrastrukture na Korzici (uvodne izjave od 16. do 19.) podrazumijevaju i dodatne cestovne troškove za korisnike pomorskog prijevoza tereta, što pak može dovesti do povećanja troškova uvoza koje snose privatne i poslovne osobe na Korzici. Komisija napominje i da je u interesu korisnika i stanovnika otoka ograničiti prometovanje teških teretnih vozila na Korzici, posebno zbog visokog rizika od nesreća i troškova koji proizlaze iz otočnog položaja.

(927) Zbog svih tih razloga Komisija smatra da nije bilo očito pogrešno zaključiti da korzičke luke nisu međusobno zamjenjive sa stajališta korisnika pomorskog prijevoza tereta. To ne osporava nijedna zainteresirana strana.

7.3.2.1.3.1.2. Kvantitativna potražnja

(928) *Prvo*, kad je riječ o kvantifikaciji djelomične zamjenjivosti luka Toulon i Marseille za potrebe prijevoza vučenog tereta, Komisija ističe da je u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u izvore na temelju kojih su francuska tijela procijenila da korisnici koji po količini čine 80 % povijesne potražnje za prijevozom vučenog tereta između luke Marseille i korzičkih luka ne smatraju luku Toulon zamjenjivom s lukom Marseille. Pozvala je Francusku i zainteresirane strane da dostave primjedbe o tom pitanju.

(929) Francuska tijela u svojim su primjedbama dostavila tri analize kojima su željela potvrditi svoju početnu procjenu stupnja zamjenjivosti luka Marseille i Toulon sa stajališta potražnje (uvodne izjave od 337. do 346.). Sve zainteresirane strane koje su dostavile primjedbe odgovorile su i na to pitanje (uvodne izjave 444., 445., 543. i od 591. do 596.):

— prva analiza francuskih tijela temeljila se na podacima o lokacijama sjedišta, skladišta i logističkih baza prijevoznika. Prema mišljenju Francuske, činjenica da prijevoznici daju prednost luci Marseille opravdana je njezinom neposrednom blizinom. Od 2018. do 2021. 80 % ukupnog prometa vučenog tereta između Marseillea i Korzike obavili su prijevoznici smješteni u blizini Marseillea. Francuska smatra da to ukazuje na ograničenu zamjenjivost dviju luka, koja iznosi oko 20 %,

— druga analiza sastojala se od utvrđivanja lokacija logističkih baza velikog broja klijenata društava Corsica Linea i La Méridionale. Iz te analize proizlazi da se 83 % količine vučenog tereta koji je prevezlo društvo Corsica Linea i 88 % količine vučenog tereta koji je prevezlo društvo La Méridionale može povezati s logističkom bazom u blizini luke Marseille. Ta analiza stoga potvrđuje rezultate prve analize,

— u trećoj analizi navedeni su detaljni podaci o velikom broju prijevoznika koji su u prošlosti koristili te dvije luke za pomorski prijevoz vučenog tereta, pri čemu se za svakog prijevoznika navode udaljenost između logističke baze i luka Marseille i Toulon te udio vučenog tereta (u lm) koji je prevezen preko Marseillea i/ili Toulona u razdoblju 2017. – 2019. i 2021.

(930) Komisija napominje da se prve dvije analize odnose isključivo na povijesni promet vučenog tereta između Marseillea i Korzike. U njima se samo razmatra podrijetlo prometa vučenog tereta u luci Marseille, ali se ne potkrjepljuje zaključak da bi prijevoznik čijoj je bazi najbliža luka Marseille koristio samo luku Marseille, a ne luku Toulon. U njima se pretpostavlja da prijevoznici moraju koristiti luku Marseille ako se njihovo sjedište, skladišta ili logističke baze nalaze u blizini Marseillea, a da se pritom ne istražuje koja se luka stvarno koristi, što je upravo pretpostavka koju francuska tijela moraju dokazati. Slijedom toga, Komisija smatra da te dvije analize ne dokazuju navodni stupanj „nezamjenjivosti" luka Marseille i Toulon za 80 % prometa vučenog tereta.

(931) S druge strane, može se uzeti u obzir treća analiza, koja pokazuje stvarno korištenje tih dviju luka među prijevoznicima. Komisija također smatra da su podaci koji su izneseni u toj analizi dovoljno reprezentativni jer obuhvaćaju oko 65 % količine vučenog tereta prevezenog između Korzike i luka Marseille i Toulon u razdoblju 2017. – 2019. i 2021. (uvodna izjava 341.).

(932) Komisija napominje da na temelju te analize većina prijevoznika zapravo koristi samo luku koja je najbliža njihovoj logističkoj bazi, kako je utvrđeno u uvodnoj izjavi 344. Konkretno, ta analiza pokazuje da se oko 79 % povijesnog prometa vučenog tereta (u lm) iz logističke baze u blizini Marseillea kretalo isključivo kroz luku Marseille ili bi se kroz nju kretalo da nije bilo ograničenja kapaciteta. Stoga Komisija smatra da se pretpostavka koju su francuska tijela koristila za procjenu potražnje za prijevozom vučenog tereta, odnosno da se 80 % povijesne potražnje odnosi isključivo na Marseille i da se Toulon ne smatra zamjenjivim s Marseilleom, ne čini očito pogrešnom.

(933) Stoga treba odbiti tvrdnju društva Corsica Ferries (uvodna izjava 444.) prema kojoj se stopa zamjenjivosti za potrebe prijevoza vučenog tereta koju su primijenila francuska tijela ne temelji na objektivnim i provjerljivim podacima. U svakom slučaju, ta tvrdnja nije potkrijepljena nijednom relevantnom kvantitativnom analizom. Osim toga, ni Komisija ni francuska tijela nisu vezani prethodnim zaključcima CdC-a o zamjenjivosti tih luka za potrebe prijevoza vučenog tereta, kao što to navodi društvo Corsica Ferries (uvodna izjava 445.), ako francuska tijela na osnovi objektivnih i provjerljivih podataka mogu dokazati da su pretpostavke na kojima se temelji ocjena ugovora o javnim uslugama opravdane, što je ovdje slučaj.

(934) *Drugo*, kad je riječ o procjeni potražnje za prijevozom vučenog i nevučenog tereta, Komisija najprije ističe da je korištenje povijesnih podataka kao osnove za procjenu očekivane potražnje za pomorskim prijevozom tereta između Marseillea i Korzike valjan pristup (uvodne izjave 223. i 228.). Konkretno, francuska tijela oslonila su se na povijesne podatke koji obuhvaćaju razdoblje od 10 godina (2010. – 2019.) kako bi procijenila buduće trendove u potražnji do 2030.

(935) Parametri koje su odabrala francuska tijela stoga nisu zahvaćeni očitom pogreškom u ocjeni.

(936) *Treće*, kad je riječ o procjeni potražnje za prijevozom vozača vučenog tereta, Komisija primjećuje da je Francuska smatrala da je potražnja za prijevozom vozača proporcionalna količini prevezenog vučenog tereta. Francuska je izračunala buduću potražnju u razdoblju 2023. – 2030. na temelju omjera vozača i prevezenih linearnih metara u razdoblju od 2018. do 2021. (uvodna izjava 230.).

(937) Suprotno tvrdnjama društva Corsica Ferries (uvodne izjave od 446. do 454.), taj pristup, koji se temelji na konkretnim, povijesnim i objektivnim podacima, ne sadržava očitu pogrešku u ocjeni.

(938) Prvo, francuska tijela nisu bila dužna razlikovati vučeni teret s pratnjom od vučenog tereta bez pratnje zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama 894. i 895.

(939) Drugo, pri procjeni potražnje u razdoblju od 2023. do 2030. francuska tijela nisu koristila omjer vozača i prevezenih linearnih metara koji se očekuje 2030., nego su se oslonila na prosječni povijesni omjer vozača i prosječnog broja linearnih metara izračunan za razdoblje od 2018. do 2021. i na buduću potražnju za prijevozom vučenog tereta kako bi procijenila broj vozača svake godine u razdoblju od 2023. do 2030.

(940) Treće, francuska tijela nisu primijenila pogrešan omjer, nego samo omjer zaokružen na dva decimalna mjesta, dok je društvo Corsica Ferries primijenilo omjer zaokružen na tri decimalna mjesta. Međutim, Francuskoj se ne može prigovoriti da je počinila očitu pogrešku u ocjeni samo zato što je zaokružila predmetni omjer. U svakom slučaju, dobivena precijenjena potražnja (11 % na liniji Marseille – Ajaccio i 7 % na liniji Marseille – Bastia) nije značajka očite pogreške u ocjeni.

(941) Naposljetku, valja podsjetiti na to da se stopa rasta od 2,3 % koju su francuska tijela koristila za procjenu potražnje za prijevozom vučenog tereta od 2019. nadalje i za razdoblje 2023. – 2030. temelji na prosječnoj promjeni stope rasta za teretni promet u razdoblju od 2010. do 2019. na svih pet linija između Marseillea i korzičkih luka. Iako su francuska tijela mogla izračunati stopu rasta povijesnog prometa posebno za svaku liniju, valja napomenuti da je ta mogućnost bila samo jedna od metodologija. Društvo Corsica Ferries ne objašnjava zašto je metodologija koju su primijenila francuska tijela bila očito neprikladna za izračun buduće potražnje na svakoj od pomorskih linija. Ne objašnjava ni kako bi alternativna metodologija mogla dovesti do drukčijeg rezultata.

(942) Društvo Corsica Ferries također ne može tvrditi da se stopa rasta od 2,3 % ne temelji na novim i objektivnim podacima niti valjano argumentirati da, upravo suprotno, povijesni podaci za razdoblje od 2018. do 2023. pokazuju pad prometa. Prvo, ta stopa od 2,3 % proizlazi iz prosječnog godišnjeg rasta teretnog prometa u razdoblju od 2010. do 2019., tj. prije pandemije bolesti COVID-19 (2020. – 2021.) i agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine (2022.). Podaci koje su koristila francuska tijela stoga se odnose na posljednje razdoblje u kojem je tržište pomorskog prijevoza između Korzike i kopna funkcioniralo normalno. Osim toga, taj je argument proturječan drugom zapažanju društva Corsica Ferries, prema kojem su francuska tijela trebala analizirati podatke o teretnom prometu iz 2014., prije nego što je društvo Corsica Linea ušlo na tržište (uvodna izjava 394.). Proturječan je i odgovorima društva Corsica Ferries dostavljenima u okviru savjetovanja s prijevoznicima, koji pokazuju da se to društvo pripremalo ponuditi znatno veći kapacitet u razdoblju 2023. – 2030. u odnosu na razdoblje 2016. – 2019. i na ukupnu potražnju za prijevozom tereta zabilježenu 2019., što upućuje na to da je društvo Corsica Ferries predviđalo povećanje prometa u predstojećim godinama ([268]).

([268]) Kako je navedeno u tablici 3, između Korzike i kopna prevezeno je 2,2 milijuna lm tereta. Kako je navedeno u tablici 20, društvo Corsica Ferries namjeravalo je u razdoblju od 2023. do 2030. na tržište staviti prijevozni kapacitet od gotovo 3,3 milijuna lm (u slučaju nepostojanja mjera), što potvrđuje da se čini da je to društvo očekivalo povećanje prometa.

7.3.2.1.3.2. Postojanje tržišnog nedostatka

7.3.2.1.3.2.1. Utvrđivanje ponude na tržištu u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama

(943) Komisija u tom pogledu upućuje na argumente navedene u uvodnim izjavama od 815. do 825., koji vrijede i za utvrđivanje ponude dostupne na tržištu u odnosu na potražnju korisnika usluga prijevoza vučenog i nevučenog tereta.

7.3.2.1.3.2.2. Analiza tržišnog nedostatka

(944) Komisija prije svega napominje da su francuska tijela zaključila da postoji potpuni tržišni nedostatak u području pomorskog prijevoza između luke Propriano i luke Marseille jer društvo Corsica Ferries ne bi nudilo nikakve komercijalne usluge na toj liniji.

(945) Komisija navodi i da su francuska tijela smatrala da je usluga pomorskog prijevoza između Marseillea i ostale četiri korzičke luke koju je predložilo društvo Corsica Ferries sporadična jer bi to društvo nudilo samo tri povratna putovanja mjesečno iz/do L'Île-Roussea i Porto-Vecchija (za razliku od potrebna tri povratna putovanja tjedno) i dva povratna putovanja tjedno do/iz Ajaccija i Bastije, dok je za zadovoljavanje potražnje korisnika potrebno najmanje pet povratnih putovanja tjedno.

(946) Komisija ističe da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku u analizi tržišnog nedostatka kad su utvrdila da ponuda na tržištu nije dovoljna za zadovoljavanje cjelokupne potražnje korisnika prijevoza vučenog i nevučenog tereta između luke Marseille i svake od korzičkih luka.

7.3.2.1.3.3. Zaključak o postojanju potrebe za javnom uslugom prijevoza vučenog i nevučenog tereta između Marseillea i svake od korzičkih luka

(947) Iz svega prethodno navedenog proizlazi da je Francuska pravilno utvrdila postojanje potrebe za javnom uslugom prijevoza vučenog i nevučenog tereta između Marseillea i svake od korzičkih luka s obzirom na to da utvrđena ponuda na tržištu ne bi mogla pokriti potražnju za prijevozom koju je Francuska utvrdila i kvantificirala.

7.3.2.2. Proporcionalnost državne intervencije

(948) Budući da su francuska tijela opravdala potrebu za državnom intervencijom na temelju postojanja više stvarnih potreba za javnom uslugom pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske, a da pritom nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni, sad valja ispitati je li ta intervencija proporcionalna s obzirom na temeljne slobode pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta.

7.3.2.2.1. Proporcionalnost pravnog instrumenta intervencije

(949) Komisija napominje da, prema navodima francuskih tijela, nije postojao nijedan drugi pravni instrument osim ugovora o javnim uslugama kojim bi se zajamčila usluga koja može zadovoljiti potrebe za javnom uslugom koje su utvrdila francuska tijela (uvodne izjave od 249. do 253.). Francuska tijela konkretno tvrde da je tržišni nedostatak već utvrđen u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. i da bi se takav sustav pokazao nedovoljnim za zadovoljavanje potrebe za javnom uslugom. Tvrde i da su obveze pružanja javne usluge koje se mogu odrediti u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. ograničene, posebno u pogledu vremena polazaka i dolazaka, koja su, međutim, značajka potražnje putnika (uvodna izjava 112.) i korisnika prijevoza tereta (uvodne izjave 190. i 191.).

(950) Prema mišljenju Komisije, ta razmatranja ne mogu se smatrati očitom pogreškom u ocjeni. Kako francuska tijela pravilno ističu, već postoji sustav obveza pružanja javne usluge koji se primjenjuje na usluge pomorskog prijevoza između Korzike i kopna, a cilj savjetovanja s prijevoznicima bio je, među ostalim, utvrditi ponudu koju bi tržište bilo spremno dati u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. Međutim, pokazalo se da je ta ponuda nedovoljna i stoga je bilo potrebno osigurati dodatni sustav koji bi zajamčio pružanje usluga koje su dovoljne za zadovoljavanje potrebe za javnom uslugom ([269]).

(951) Prema tome, francuska tijela nisu imala drugog izbora nego ojačati sustav obveza pružanja javne usluge iz 2019. osiguravanjem svakodnevnih prelazaka morem između Marseillea i luka Ajaccio i Bastia te prelazaka do luka L'Île-Rousse i Porto-Vecchio, kao i obveznog prijevoza do Propriana, na tjednoj osnovi. Međutim, propisivanje strožih uvjeta u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019., iako su francuska tijela već utvrdila tržišni nedostatak u tom kontekstu, prijevoznicima bi dodatno otežalo ostvarivanje slobode pružanja usluga pomorskog prijevoza između Korzike i kopna jer bi svaki prijevoznik koji želi pružati usluge pomorskog prijevoza između Marseillea i korzičkih luka morao ispuniti strože zahtjeve sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. kako bi pružao te usluge. Komisija napominje da, naprotiv, u tim okolnostima korištenje ugovora o javnim uslugama dodijeljenog u postupku javne nabave manje ograničava slobodu pružanja usluga jer se na taj način mogu smanjiti ograničenja određena prijevoznicima u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. i omogućiti tržišno natjecanje.

(952) Nadalje, Komisija primjećuje da nije bilo moguće predvidjeti naknadu u okviru sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. jer ta naknada nije mogla biti ograničena samo na linije između Marseillea i Korzike, nego bi se morala proširiti na sve linije između kopna i Korzike kako bi se zajamčio nediskriminirajući karakter sustava obveza pružanja javne usluge iz 2019. ([270]) Međutim, kao što to ističu francuska tijela (uvodna izjava 252.), ta mogućnost ne samo da bi znatno financijski opteretila proračun javnih tijela, a proračun država članica nije neograničen, nego ne bi ponudila ni jamstvo da su usluge koje su potrebne za zadovoljavanje utvrđenih potreba za javnom uslugom stvarno pružene ([271]). Sustavom obveza pružanja javne usluge određuju se obveze prijevoznicima koji odluče pružati usluge, ali se samo pružanje usluga ne nameće.

(953) Nadalje, treba napomenuti i da se Uredbom o kabotaži ne dopušta da se u sustavu obveza pružanja javne usluge odrede obveze u pogledu vremena polazaka i dolazaka ([272]), iako takav zahtjev proizlazi iz utvrđene kvalitativne potražnje.

(954) Iz toga slijedi da su francuska tijela stoga mogla primijeniti ugovor o javnim uslugama kako bi zadovoljila različite utvrđene potrebe za javnom uslugom. Zainteresirane strane nisu iznijele primjedbe o tom pitanju.

7.3.2.2.2. Proporcionalnost obveza pružanja javne usluge utvrđenih radi zadovoljavanja potrebe za javnom uslugom

(955) Budući da su javna tijela mogla sklapati ugovore o javnim uslugama, sad je potrebno razmotriti proporcionalnost obveza pružanja javne usluge utvrđenih u tim ugovorima kako bi se zadovoljila potreba za javnom uslugom koju je utvrdila Francuska.

(956) *Prvo*, Komisija napominje da su francuska tijela smatrala da je potrebno sklopiti ugovor o javnim uslugama za pomorski prijevoz putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga, vučenog tereta i vozača u pratnji (za korisnike koji ne razmatraju nikakve alternative luci Marseille) te nevučenog tereta između luke Marseille i svake od korzičkih luka. Osim toga, Francuska smatra da ugovor o javnim uslugama za liniju Marseille – Propriano mora obuhvaćati i pomorski prijevoz putnika (uvodna izjava 255.).

([269]) Vidjeti u tom smislu presudu od 20. veljače 2001., Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, t. 66.
([270]) *Id.*, t. 38.
([271]) *Id.*, t. 65.
([272]) Vidjeti odjeljak 5.3.1. Komunikacije o tumačenju Uredbe o kabotaži.

(957) Komisija u tom pogledu napominje da te obveze proizlaze isključivo iz tržišnog nedostatka koji su utvrdila francuska tijela (odjeljci 3.4.3.2.2. i 3.4.2.2.2.). Svrha ugovora o javnim uslugama stoga je ograničena samo na utvrđenu potrebu za javnom uslugom. Zainteresirane strane nisu iznijele primjedbe o tom pitanju.

(958) *Drugo*, francuska tijela definirala su kao obveze pružanja javne usluge vremena dolazaka i polazaka koja se moraju poštovati na svakoj liniji obuhvaćenoj ugovorima o javnim uslugama. Te obveze proizlaze i iz potražnje koju su francuska tijela utvrdila za prijevoz putnika (koji prednost daju noćnim prelascima) i prijevoz tereta (za koji su potrebni rana isporuka na Korzici i dovoljno dugačka zaustavljanja tijekom dana kako bi se vučnim vozilima za poluprikolice omogućilo putovanje između luke i logističkih baza / mjesta isporuke). Stoga se obveze u pogledu vremena polazaka i dolazaka ne čine neproporcionalnima. Zainteresirane strane nisu dostavile primjedbe o tom pitanju.

(959) *Treće*, Komisija napominje da su francuska tijela utvrdila niz obveza pružanja javne usluge koje se odnose na učestalost putovanja koju je potrebno zajamčiti na temelju ugovora o javnim uslugama (uvodne izjave od 257. do 261.).

(960) Komisija prije svega ističe da su francuska tijela odredila minimalne godišnje vrijednosti kad je riječ o učestalosti prelazaka. Svrha je toga omogućiti redovite i dostatne usluge pomorskog prijevoza s/do Korzike do/iz luke Marseille tijekom cijele godine. Koncesionari su stoga obvezni provesti 365 povratnih putovanja godišnje na linijama Marseille – Ajaccio i Marseille – Bastia te 156 povratnih putovanja na ostalim trima linijama.

(961) Komisija ističe da te vrijednosti zadovoljavaju utvrđenu potrebu za javnom uslugom. Iz savjetovanja s korisnicima proizlazi da su putnici i korisnici prijevoza tereta bili zadovoljni učestalošću pružanja usluga na temelju ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022., pri čemu su te vrijednosti istovjetne onima koje su francuska tijela utvrdila u ugovorima o javnim uslugama za razdoblje 2023. – 2030. (uvodna izjava 69.). Komisija također općenito ističe da su Korzici zbog njezina otočnog položaja potrebne veze s kontinentalnom Francuskom u redovitim intervalima, posebno kad je riječ o putnicima koji putuju zbog zdravstvenih razloga i kojima te usluge mogu biti potrebne u bilo kojem trenutku ovisno o njihovu zdravstvenom stanju. To vrijedi i za prijevoz (vučenog i nevučenog) tereta jer je zbog ograničenog kapaciteta otočnih skladišta potrebno često opskrbljivati privatne i poslovne osobe na Korzici (uvodna izjava 22.). Rezultati savjetovanja s korisnicima stoga su u skladu sa društveno-gospodarskim značajkama Korzike.

(962) Naposljetku, Komisija napominje da je učestalost pružanja usluga veća za luke Ajaccio i Bastia, najvažnije korzičke luke u smislu prijevoza putnika i tereta (odjeljci 2.3.1. i 2.3.2.), a ujedno i dva grada s najvećim gradskim područjima na Korzici, te manja za ostale tri luke, koje stvaraju manje prometa.

(963) Obveza obavljanja određenog broja povratnih putovanja godišnje podijeljena je u dvije obveze pružanja javne usluge: osiguravanje minimalnog broja fiksnih povratnih putovanja tjedno te osiguravanja fleksibilnih povratnih putovanja (s promjenjivim rasporedom) uz fiksna povratna putovanja na tjednoj osnovi, ali u okviru broja povratnih putovanja utvrđenog za godinu. Prema shvaćanju Komisije, povratna putovanja s promjenjivim rasporedom, o kojima odlučuje OTC, omogućuju fleksibilnost radi prilagodbe ponude potražnji. Na primjer, ako OTC utvrdi da je očekivana potražnja za povratnim putovanjem na određeni dan vrlo niska, može ga odlučiti premjestiti na dan kad je više prometa, pod uvjetom da prijevoznik poštuje broj prelazaka tjedno propisan ugovorima o javnim uslugama. Komisija u tom pogledu ističe da tehnički odbor za praćenje ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 290.), na čijem se čelu nalazi OTC, održava tjedne sastanke na kojima analizira, među ostalim, potražnju za prometom.

(964) Stoga obveze pružanja javne usluge koje se odnose na minimalnu učestalost i koje treba ispuniti imaju dvostruku svrhu osiguravanja redovitosti usluga prijevoza (utvrđivanjem minimalnog broja prelazaka tjedno na temelju svakog ugovora o javnim uslugama) i optimizacije usluga pomorskog prijevoza do Korzike (osiguravanjem mogućnosti povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom).

(965) Komisija napominje da minimalni broj prelazaka tjedno koji se mora obaviti odgovara potražnji korisnika (uvodne izjave 112., 190. i 191.). Francuska je uvela obvezu pružanja javne usluge za svakodnevna povratna putovanja tijekom sezone na linijama Marseille – Ajaccio i Marseille – Bastia (gotovo svaki dan izvan sezone) te tri povratna putovanja tjedno na ostale tri linije. Te se učestalosti stoga prilagođavaju ovisno o tome prometuje li se tijekom ili izvan sezone te ovisno o predmetnoj liniji (visoka učestalost za Ajaccio i Bastiju, niža učestalost za ostale tri korzičke luke).

(966) Stoga iz svih tih elemenata proizlazi da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni time što su u okviru svakog ugovora o javnim uslugama utvrdila minimalne učestalosti. Zainteresirane strane nisu dostavile primjedbe o tom pitanju.

(967) Osim toga, Komisija napominje da se u ugovorima o javnim uslugama na linijama Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia i Marseille – L'Île-Rousse utvrđuju dodatna povratna putovanja uz broj povratnih putovanja koja se moraju obaviti godišnje. Cilj je tih povratnih putovanja zadovoljiti iznimnu vršnu potražnju tijekom godine i u što većoj mjeri spriječiti ostavljanje plovila na pristaništu. Komisija napominje da ta dodatna povratna putovanja, koja se odnose samo na prijevoz tereta, zadovoljavaju potražnju korisnika prijevoza tereta, koji se posebno žale na nedostatak prostora za utovar robe na plovila u luci Marseille (uvodne izjave 190. i 191.), što potvrđuju povijesni podaci o prometu. Navodi i da je korzička lučka uprava izvijestila o sve većem problemu ostavljanja prikolica na pristaništu u korzičkim lukama te je pozvala javna tijela da osiguraju dodatna povratna putovanja i tako raspodijele promet (uvodna izjava 201.). Komisija nadalje napominje da je broj dodatnih povratnih putovanja godišnje relativno malen te da su ta povratna putovanja neobvezna i aktiviraju se isključivo na temelju diskrecijske odluke OTC-a, pod uvjetom da su ispunjeni unaprijed utvrđeni uvjeti (uvodna izjava 287.) i da ih je potvrdio tehnički odbor za praćenje ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 290.). Ta dodatna povratna putovanja planiraju se za tri prethodno navedene linije jer je vjerojatnost da će doći do takvih vršnih povećanja prometa najveća na tim linijama.

(968) Kad je riječ o tim čimbenicima, Komisija smatra da se uvođenjem dodatnih povratnih putovanja, koja su planirana i uređena na temelju uvjeta koji su unaprijed utvrđeni u ugovorima o javnim uslugama za linije Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia i Marseille – L'Île-Rousse, zadovoljava potražnja korisnika i pružatelja usluga pomorskog prijevoza. Iz toga slijedi da Francuska nije počinila očitu pogrešku u ocjeni time što je uvela te obveze pružanja javne usluge.

(969) Primjedbe društva Corsica Ferries o tom pitanju ne utječu na taj zaključak. Naime, suprotno tvrdnjama tog društva (uvodna izjava 470.), Uredbom o kabotaži Francuskoj se ne zabranjuje uvođenje povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja pod uvjetima utvrđenima u ugovorima o javnim uslugama. Prije svega, povratna putovanja s promjenjivim rasporedom dio su obveza u pogledu učestalosti prelazaka godišnje koje su određene prijevoznicima, a koje su upravo rezultat potražnje korisnika koja nije zadovoljena ponudom na tržištu. Slično tomu, dodatna povratna putovanja zadovoljavaju potražnju korisnika i pružatelja usluga te se obavljaju kako bi se odgovorilo na propisno zabilježena iznimna vršna povećanja prometa. Osim toga, povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja uvode se pod unaprijed utvrđenim uvjetima. Ta se povratna putovanja aktiviraju konkretno ako postoji iznimna potreba za javnom uslugom (dodatna povratna putovanja) ili nedovoljna potreba za javnom uslugom (povratna putovanja s promjenjivim rasporedom). Stoga se smatra da omogućuju prilagodbu promjenjivim potrebama za javnom uslugom tijekom trajanja ugovora o javnim uslugama, koje iznosi osam godina. Prema tome, ne može se reći da se ta povratna putovanja obavljaju „bez uvjeta ili opravdanja". Nadalje, činjenica da se u ugovorima o javnim uslugama ne utvrđuju dani na koje će se obavljati povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja nije relevantna jer su ta povratna putovanja po definiciji fleksibilna i aktiviraju se u skladu s utvrđenom potrebom za javnom uslugom.

(970) Osim toga, nije relevantan ni argument društva Corsica Ferries prema kojem se ta povratna putovanja čine suvišnima s obzirom na to da je utvrđeni minimalni broj prelazaka tjedno već dovoljan za zadovoljavanje potrebe za javnom uslugom (uvodna izjava 471.). Naime, taj argument izričito zanemaruje potražnju korisnika, povijesne podatke o prometu i svrhu tih povratnih putovanja. Isto tako, ne može se prihvatiti argument da su koncesionari već unaprijed isplanirali povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja. Prvo, povratna putovanja s promjenjivim rasporedom po definiciji su povratna putovanja koja koncesionar (koji mora poštovati broj povratnih putovanja godišnje utvrđen u ugovorima o javnim uslugama) planira unaprijed, ali čiji raspored OTC može promijeniti u skladu s potrebom radi optimizacije prometa. Drugo, kao što proizlazi iz primjedbi Francuske te društava Corsica Linea i La Méridionale, koncesionari su okvirno planirali dodatna povratna putovanja, ali je OTC u svakom slučaju ostao isključivo nadležan za odlučivanje o njihovu obavljanju.

(971) Naposljetku, primjedbama društva Corsica Ferries prema kojima koncesionari nisu ispunili obveze pružanja javne usluge koje je utvrdila Francuska (uvodna izjava 472.) ne može se dovesti u pitanje proporcionalnost tih obveza u odnosu na utvrđenu potrebu za javnom uslugom.

(972) Iz prethodno navedenog proizlazi da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku u ocjeni kad su utvrdila obveze u pogledu učestalosti prelazaka na tjednoj i godišnjoj osnovi, kao i dodatna povratna putovanja i povratna putovanja s promjenjivim rasporedom.

(973) *Naposljetku*, Komisija primjećuje da su francuska tijela smatrala da je nužno i proporcionalno u odnosu na potrebu za javnom uslugom utvrditi obveze u pogledu minimalnog kapaciteta plovila dodijeljenih za aktivnosti u okviru ugovora o javnim uslugama (uvodne izjave 262. i 263.). Te se obveze odnose na prijevoz tereta i putnika.

(974) Kad je riječ o prijevozu tereta, francuska tijela utvrdila su u svakom ugovoru o javnim uslugama minimalni kapacitet, koju su izračunala na temelju prosječnog broja linearnih metara koji se očekuje u srpnju 2030. Taj broj odgovara mjesecu s najvećim očekivanim teretnim prometom za vrijeme provedbe ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 266.). U tom pogledu valja podsjetiti na to da je, kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 331., Komisija u odluci o pokretanju postupka izrazila sumnje u proporcionalnost tog minimalnog kapaciteta za prijevoz tereta u odnosu na utvrđene potrebe za javnom uslugom.

(975) U to sumnja i društvo Corsica Ferries. U svojim primjedbama tvrdi da je minimalni kapacitet za prijevoz tereta trebalo izračunati na temelju prosječne potražnje procijenjene za razdoblje od 2023. do 2030. kako bi se zadovoljila utvrđena potreba za javnom uslugom (uvodna izjava 469.), a ne na temelju potražnje koja se očekuje u srpnju 2030. ([273]) Međutim, Francuska, kao i društva Corsica Linea i La Méridionale, smatra da su te sumnje neutemeljene (odjeljci 5.2.1.2. i 5.3.1.1.3.1., uvodne izjave od 347. do 357., 546., 547. i od 606. do 611.).

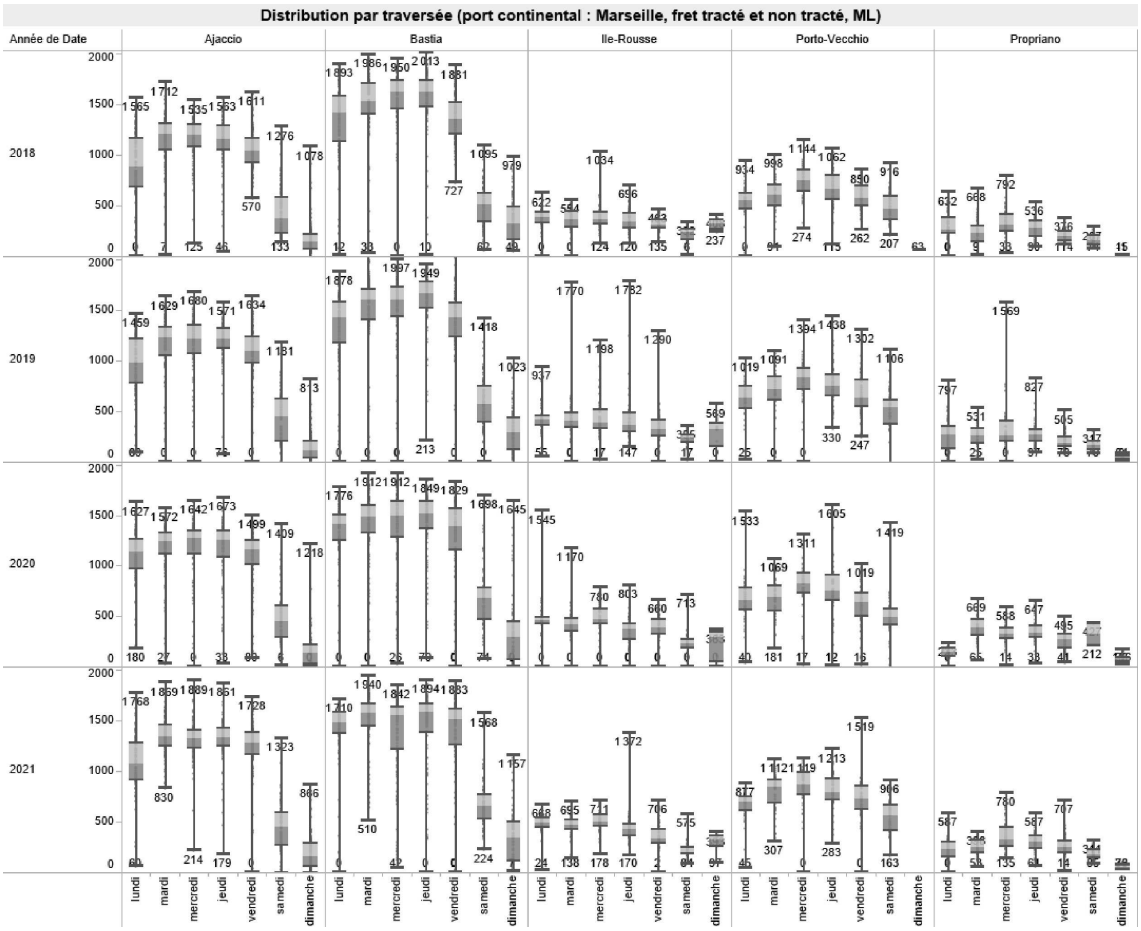
(976) Komisija najprije navodi da podaci koje su dostavila francuska tijela pokazuju da se potražnja za prijevozom tereta po prelasku znatno razlikuje ovisno o mjesecu i danu u tjednu na svim linijama između Marseillea i Korzike (slike 3 i 4). Na primjer, na liniji Marseille – Ajaccio potražnja za prijevozom tereta po prelasku može u određenom mjeseca varirati od 20 lm do 1 680 lm (brojke za ožujak 2019.). Slično tomu, ta potražnja može u određenom tjednu varirati od 0 lm do 1 680 lm (brojke za srijede 2019.) ([274]).

([273]) Kao podsjetnik, prosječna potražnja po prelasku koja je predviđena za razdoblje 2023. – 2030. izračunava se tako da se godišnja potreba za javnom uslugom (tablica 21) podijeli s brojem povratnih putovanja godišnje predviđenim u ugovorima o javnim uslugama (tablica 23).

([274]) Kako su objasnila francuska tijela, te varijacije u potražnji za prijevozom tereta odražavaju stvarnu potražnju prijevoznika, što znači da se pomorski prijevoz obično odvija na datum koji su zatražili prijevoznici, pri čemu pomorski prijevoznici imaju malo prostora za promjenu datuma usluge prijevoza koju su zatražili korisnici. Kad je riječ o teretu, velik dio tereta čije je odredište Korzika namijenjen je opskrbi korzičkih supermarketa, posebno svježim proizvodima. Ta je roba pokvarljiva i stoga se mora isporučiti u određeno vrijeme. Prema tome, prostor na brodu rezervira se u vrlo kratkom roku, najčešće na dan polaska, a najranije nekoliko dana unaprijed. Za određenu robu (trajni materijali, izvangabaritni industrijski strojevi, preseljenja) rezervacija se može izvršiti više od tjedan dana unaprijed, ali francuska tijela navode da se to mnogo rjeđe događa.

Slika 3

Promet nevučenog i vučenog tereta na linijama Korzika – Marseille. Raspodjela prometa po danima u tjednu (lm)



Izvor: primjedbe francuskih tijela od 27. srpnja 2023.

Legenda:

— *Distribution par traversée (port continental: Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Raspodjela po prelascima (kopnena luka: Marseille, vučeni i nevučeni teret, lm)

— *Année de Date* – Referentna godina

— *Lundi* – Ponedjeljak

— *Mardi* – Utorak

— *Mercredi* – Srijeda

— *Jeudi* – Četvrtak

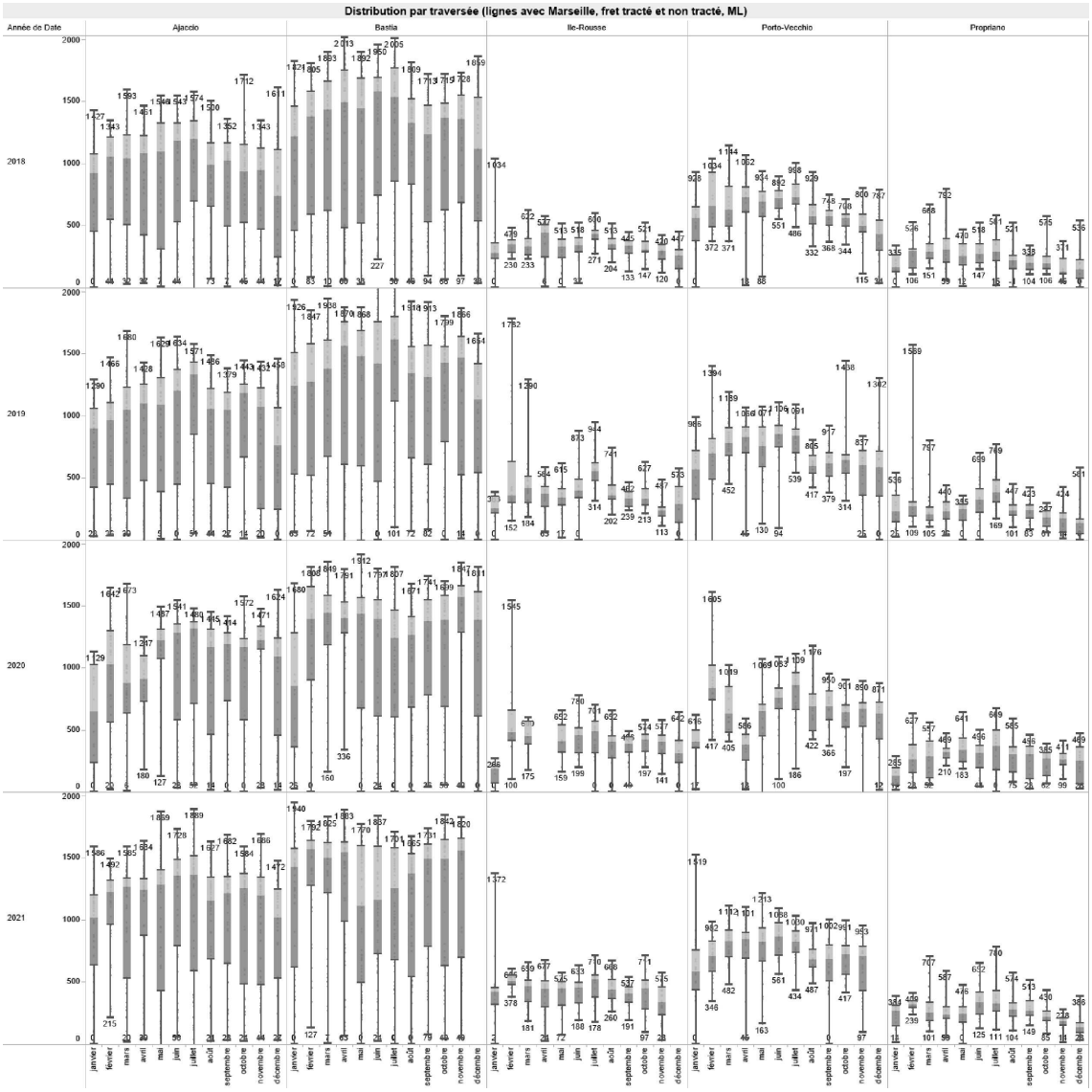
— *Vendredi* – Petak

— *Samedi* – Subota

— *Dimanche* – Nedjelja

Slika 4

Promet nevučenog i vučenog tereta (kombinacija dvaju segmenata, uključujući zamjenjivi udio) na linijama Korzika – Marseille. Raspodjela prometa po mjesecima (lm)



Izvor: primjedbe francuskih tijela od 27. srpnja 2023.

Legenda:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Raspodjela po prelascima (linije s Marseilleom, vučeni i nevučeni teret, lm)

— *Année de Date* – Referentna godina

— *Janvier* – Siječanj

— *Février* – Veljača

— *Mars* – Ožujak

— *Avril* – Travanj

— *Mai* – Svibanj

— *Juin* – Lipanj

— *Juillet* – Srpanj

— *Août* – Kolovoz

— *Septembre* – Rujan

— *Octobre* – Listopad

— *Novembre* – Studeni

— *Décembre* – Prosinac

(977) S obzirom na tu široku potražnju za prijevozom tereta, francuska tijela smatraju da minimalni kapacitet za prijevoz tereta po prelasku utvrđen u ugovorima o javnim uslugama nije neproporcionalan. Konkretno, kako je navedeno u tablici 31, da je minimalni kapacitet za prijevoz tereta po prelasku izračunan na temelju prosječne potražnje po prelasku koja proizlazi iz povijesnih podataka, kako je predložilo društvo Corsica Ferries, procijenjena potražnja za prijevozom tereta ne bi bila zadovoljena na velikom broju prelazaka (uključujući povratna putovanja s promjenjivim rasporedom). Prema podacima koje su dostavila francuska tijela, prekomjerna potražnja u odnosu na minimalni očekivani kapacitet utjecala bi na svaki drugi prelazak na linijama između Marseillea i Ajaccija, Bastije i Porto-Vecchija, na kojima bi potražnja premašila minimalni kapacitet (svaki četvrti prelazak na linijama Marseille – Propriano i Marseille – L'Île-Rousse), što je znatan udio.

(978) Komisija napominje i da bi ta metodologija značila da se znatan dio utvrđene potrebe za javnom uslugom prijevoza tereta ne bi mogao zadovoljiti. Iz podataka koje su dostavila francuska tijela proizlazi da se vjerojatno ne bi moglo zadovoljiti 17 % do 25 % godišnje potrebe za prijevozom tereta. Time bi se pogoršalo stanje u pogledu ograničenja kapaciteta koja su već zabilježena na linijama između Marseillea i korzičkih luka, kako su istaknuli korisnici i pružatelji usluga (uvodna izjava 350.).

(979) Osim toga, valja istaknuti da minimalni kapacitet za prijevoz tereta utvrđen u ugovorima o javnim uslugama nije dovoljan ni da se u svim okolnostima zadovolji potražnja za prijevozom tereta koju su predvidjela francuska tijela. Konkretno, na temelju povijesnih podataka o prometu (2019.) francuska tijela smatrala su da bi na linijama Marseille – Ajaccio i Marseille – Bastia potražnja vjerojatno mogla premašiti minimalni kapacitet za prijevoz tereta utvrđen u ugovorima o javnim uslugama na više prelazaka. Taj je rizik također jedan od čimbenika kojima se opravdava potreba za osiguravanjem dodatnih povratnih putovanja u ugovorima o javnim uslugama.

(980) Naposljetku, Komisija općenito napominje da je legitimno da država članica utvrdi obveze pružanja javne usluge na način da javna usluga može zadovoljiti predviđenu potražnju, čak i na dnevnoj osnovi, kao što to pravilno ističe društvo La Méridionale (uvodna izjava 609.). U članku 14. UFEU-a navodi se da Unija i države članice moraju voditi računa o tome da se usluge od općeg gospodarskog interesa odvijaju na temelju načela i uvjeta koji im omogućuju ispunjavanje njihovih zadataka. Međutim, rješenje koje je predložilo društvo Corsica Ferries predstavljalo bi znatan rizik od toga da se uslugama od općeg gospodarskog interesa koje su određene na temelju ugovora o javnim uslugama ne omogući ispunjavanje njihovih zadataka u odnosu na utvrđene potrebe za javnom uslugom. Komisija upućuje i na predmetnu primjedbu društva La Méridionale o mogućim operativnim ograničenjima za prijevoznike koja države članice moraju uzeti u obzir pri određivanju obveza pružanja javne usluge (uvodna izjava 609.).

(981) Zbog toga Komisija napominje da obveze u pogledu minimalnog kapaciteta za prijevoz tereta utvrđene u ugovorima o javnim uslugama nisu očito neproporcionalne u odnosu na utvrđene potrebe za javnom uslugom.

(982) Suprotno tvrdnji društva Corsica Ferries (uvodna izjava 475.), nije bilo primjereno uključiti dodatna povratna putovanja pri izračunu minimalnog kapaciteta za prijevoz tereta po prelasku. Naime, cilj obveza pružanja javne usluge koje se odnose na minimalni kapacitet za prijevoz tereta jest pružanje dostatne usluge prijevoza u smislu kapaciteta unutar učestalosti utvrđenih na godišnjoj razini u ugovorima o javnim uslugama (tj. osnovni promet) i u kontekstu očekivane potražnje, isključujući iznimnu vršnu potražnju. Jedina je svrha dodatnih povratnih putovanja, koja nisu obvezna i stoga se možda nikad neće obaviti, zadovoljiti iznimnu vršnu potražnju. Prema tome, ta dodatna povratna putovanja aktiviraju se samo u iznimnim okolnostima i u okviru jasno definiranog postupka koji podrazumijeva da su prethodno utvrđene dodatne potrebe. Stoga su francuska tijela imala pravo utvrditi minimalni kapacitet za prijevoz tereta kako bi zajamčila da će prijevoznici moći zadovoljiti osnovne potrebe za prijevozom, ne dovodeći u pitanje fleksibilna dodatna povratna putovanja koja im omogućuju da u iznimnim slučajevima odgovore na nepredviđena vršna povećanja prometa.

(983) Kad je riječ o prijevozu putnika, francuska tijela utvrdila su u ugovorima o javnim uslugama minimalni kapacitet za svaku kategoriju putnika za koju je utvrđeno da im je potrebna javna usluga pomorskog prijevoza (rezidenti i nerezidenti na liniji Marseille – Propriano, putnici koji putuju zbog zdravstvenih razloga i vozači vučenog tereta na svim linijama).

(984) Prvo, kad je riječ o minimalnom kapacitetu za prijevoz putnika rezidenata i nerezidenata po prelasku uključenom u ugovor o javnim uslugama za liniju Marseille – Propriano, Komisija napominje da su ti kapaciteti izračunani na temelju ukupne potražnje putnika koja se očekuje 2030. (najveća potražnja u razdoblju provedbe ugovora o javnim uslugama), a koja je nešto veća nego 2019. (+1 %). Taj zaključak ne sadržava očitu pogrešku u ocjeni.

(985) Nadalje, kad je riječ o minimalnom kapacitetu za prijevoz putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga po prelasku, francuska tijela smatrala su, na temelju procijenjene razine prometa 2019., da će potražnja putnika koji putuju zbog zdravstvenih razloga u razdoblju od 2023. do 2030. biti stabilna (uvodna izjava 161.). Taj zaključak ne sadržava očitu pogrešku u ocjeni s obzirom na to da se obveze u pogledu kapaciteta utvrđuju na stalnoj osnovi koja odgovara konzervativnoj procjeni trendova u prometu.

(986) Naposljetku, kad je riječ o minimalnom kapacitetu za prijevoz vozača po prelasku, valja podsjetiti na to da su francuska tijela smatrala da je za svaku pomorsku liniju omjer vozača i linearnih metara vučenog tereta odgovarao prosječnoj vrijednosti zabilježenoj za razdoblje 2018. – 2021. (uvodna izjava 230.). Stoga je očekivana potražnja vozača 2030. izravno povezana s procijenjenom količinom vučenog tereta 2030.

(987) Komisija smatra da je povijesni omjer vozača i linearnih metara vučenog tereta valjan temelj za procjenu broja vozača u kontekstu javne usluge prijevoza tereta. Budući da Komisija smatra da minimalni kapacitet za prijevoz tereta utvrđen u ugovorima o javnim uslugama nije neproporcionalan u odnosu na utvrđenu potrebu za javnom uslugom (uvodna izjava 981.), isti argument mora se primijeniti i na kapacitet koji se odnosi na broj vozača.

(988) Primjedbe društva Corsica Ferries o neproporcionalnoj obvezi koncesionara da sustavno omoguće prihvat više od 12 putnika po prelasku, čime se isključuje korištenje ro-ro brodova (uvodne izjave od 476. do 479.), moraju se odbiti. Kako je navedeno u uvodnim izjavama 829., 874. i 947., Komisija smatra da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku pri utvrđivanju postojanja potreba za javnom uslugom prijevoza putnika. Nadalje, kako je navedeno u uvodnim izjavama od 984. do 986., Komisija smatra da su obveze pružanja javne usluge koje se odnose na minimalni kapacitet za prijevoz putnika proporcionalne u odnosu na potrebu za javnom uslugom koju je potrebno zadovoljiti. Stoga taj minimalni kapacitet nije određen s obzirom na vrstu plovila koja će se koristiti, već samo s obzirom na potrebu za javnom uslugom koju je potrebno zadovoljiti. Osim toga, ugovori o javnim uslugama ne sadržavaju nikakve zahtjeve u pogledu vrste plovila koja će se koristiti. Valja napomenuti, na primjer, da se ugovorima o javnim uslugama za linije L'Île-Rousse i Porto-Vecchio ne propisuje čak ni da minimalni kapacitet za prijevoz putnika bude veći od 12 putnika. U tim se okolnostima stoga ne može tvrditi da se ugovorima o javnim uslugama nameće neproporcionalno korištenje ro-ro putničkih brodova umjesto ro-ro brodova.

7.3.2.2.3. Zaključak o proporcionalnosti državne intervencije i obveza pružanja javne usluge utvrđenih u ugovorima o javnim uslugama

(989) Iz svega prethodno navedenog proizlazi da primjena ugovora o javnim uslugama i u njima sadržanih obveza pružanja javne usluge nije očito neproporcionalna u odnosu na potrebu za javnom uslugom i stoga predstavlja pristup kojim se najmanje ograničavaju temeljne slobode pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta.

7.3.3. *Postojanje akta o povjeravanju u kojem se navode obveze pružanja javne usluge i načini izračuna naknade*

(990) U skladu s točkama 15. i 16. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa odgovornost za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa mora se povjeriti predmetnom poduzetniku na temelju jednog ili više akata, čiji oblik može odrediti svaka država članica. Taj akt ili akti moraju sadržavati konkretno:

— sadržaj i trajanje obveza pružanja javne usluge,

— predmetnog poduzetnika i, prema potrebi, državno područje,

— vrstu svih isključivih ili posebnih prava koja je tom poduzetniku dodijelilo tijelo koje dodjeljuje sredstva,

— opis mehanizma naknade i parametara za izračun, nadzor i reviziju naknade, i

— mjere za izbjegavanje i povrat moguće prekomjerne naknade.

(991) U ovom predmetu Komisija napominje sljedeće:

— sadržaj obveza pružanja javne usluge utvrđen je u člancima 17., 18. i 23. te u Prilogu 1. ugovorima o javnim uslugama. Člankom 3. ugovora o javnim uslugama utvrđeno je njihovo trajanje od osam godina,

— na poduzetnika koji je određen kao koncesionar upućuje se na stranici 2 ugovora o javnim uslugama, gdje je naveden kao ugovorna stranka. Zemljopisno područje primjene ugovora o javnim uslugama navedeno je u članku 1.,

— u ugovorima o javnim uslugama ne predviđaju se nikakva posebna ili isključiva prava,

— opis mehanizma naknade i parametri za izračun, nadzor i reviziju naknade utvrđeni su u člancima od 30. do 39. i u Prilogu 9. ugovorima o javnim uslugama,

— postupci za povrat bilo kakve prekomjerne naknade i načini izbjegavanja prekomjerne naknade utvrđeni su u članku 40. ugovora o javnim uslugama.

(992) Komisija stoga smatra da su ugovori o javnim uslugama u skladu s točkama 15. i 16. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa. Zainteresirane strane nisu dostavile primjedbe o tom pitanju.

7.3.4. *Razdoblje povjeravanja*

(993) U skladu s točkom 17. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa trajanje razdoblja povjeravanja trebalo bi opravdati upućivanjem na objektivne kriterije, kao što je potreba za amortizacijom neprenosive nepokretne imovine. U načelu, razdoblje povjeravanja usluge od općeg gospodarskog interesa ne bi trebalo biti dulje od razdoblja potrebnog za amortizaciju najvažnije imovine potrebne za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa.

(994) Komisija u prvom redu napominje da se u skladu s Komunikacijom o tumačenju Uredbe o kabotaži tom uredbom ne utvrđuje najdulje trajanje ugovora o javnim uslugama. U toj se komunikaciji navodi da ugovori o javnim uslugama koji traju dulje od pet (u slučaju ugovora koji predstavlja koncesiju u smislu Direktive o koncesijama) ili šest godina mogu ispuniti zahtjev proporcionalnosti pod uvjetom (i) da su opravdani objektivnim kriterijima, kao što je potreba za povratom ulaganja u pružanje usluge pomorske kabotaže u uobičajenim uvjetima poslovanja (npr. ulaganja u plovila ili infrastrukturu) i (ii) da ne dovode do sprečavanja pristupa tržištu ([275]).

([275]) Komisija ističe da bi u području pomorske kabotaže trajanje ugovora o javnim uslugama trebalo ograničiti na razumno i ne predugo razdoblje, obično šest godina, kako je navedeno u Komunikaciji o smjernicama Zajednice o državnim potporama za pomorski promet (Komunikacija Komisije C(2004) 43 – Smjernice Zajednice o državnim potporama za pomorski promet (SL C 13, 17.1.2004., str. 3.) točka 9.). Međutim, u Komunikaciji o tumačenju Uredbe o kabotaži, koja se odnosi na primjenu načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu, navodi se sljedeće: „iskustvo […] od 2003. pokazalo je da u nekim slučajevima ograničenje od šest godina odvraća brodare od nadmetanja budući da to razdoblje smatraju prekratkim za povrat ulaganja u pružanje usluga. Isto tako i tijela javne vlasti tvrde da bi kratkotrajni ugovori mogli odvratiti brodare od znatnijih ulaganja, čime se ugrožava inovativnost i moguće poboljšanje kakvoće usluge. […] Iz tog razloga Komisija smatra da ugovori o obavljanju javne usluge koji traju više od pet (u slučaju ugovora koji predstavlja koncesiju u smislu Direktive o koncesijama) ili šest godina mogu ispuniti zahtjev o razmjernosti pod uvjetom (1) da su opravdani objektivnim kriterijima, kao što je potreba za povratom ulaganja u obavljanje usluge pomorske kabotaže u normalnim radnim uvjetima (npr. ulaganja u plovila ili infrastrukturu) i (2) da ne dovode do sprječavanja pristupa tržištu. Ne dovodeći u pitanje analize pojedinačnih slučajeva, prema iskustvu Komisije i informacijama koje pružaju tijela javne vlasti, ugovori s trajanjem od najviše 12 godina mogu biti opravdani kako bi se omogućila amortizacija znatnog dijela troškova prosječnog novog trajekta, uz omogućavanje ispravnog funkcioniranja tržišta.”.

(995) Osim toga, člankom 18. stavkom 2. Direktive o dodjeli ugovorâ o koncesiji propisuje se da „[u]laganja uzeta u obzir za potrebe izračuna [trajanja koncesije] uključuju i početna ulaganja i ulaganja tijekom trajanja koncesije”.

(996) Trajanje od sedam godina (uz mogućnost jedne dodatne godine) francuska tijela opravdavaju ciljem da se koncesionaru omogući povrat troškova kupnje ili najma plovila te troškova njihova usklađivanja s primjenjivim propisima, posebno u području sigurnosti i zelene tranzicije. To je razdoblje potrebno kako bi se koncesionare potaknulo na ulaganja tijekom trajanja koncesije.

(997) Iako Komisija napominje da se ugovorima o javnim uslugama ne propisuju izravno nikakva ulaganja, ipak ističe da koncesionari moraju moći mobilizirati plovila (kupljena ili zakupljena), što predstavlja znatno kapitalno opterećenje. Komisija ističe i znatna ulaganja radi usklađivanja s najnovijim okolišnim standardima uvedenima Direktivom (EU) 2023/959 ([276]) i Uredbom (EU) 2023/1805 ([277]). Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 571., društvo Corsica Linea procjenjuje da troškovi usklađivanja njegovih plovila s okolišnim standardima iznose 12 milijuna EUR.

(998) Kad je riječ o nepostojanju sprečavanja pristupa tržištu, Komisija napominje da je CdC odlučio primijeniti otvoreni postupak javne nabave i ugovore o javnim uslugama dodijeliti za svaku liniju zasebno. Umjesto dodjele jednog ugovora na sedam godina (uz mogućnost jedne dodatne godine) CdC je odlučio dodijeliti pet zasebnih ugovora istog trajanja za slične usluge, što promiče raznolikost sudionika koji mogu nuditi usluge pomorskog prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike. Osim toga, svrha tog trajanja bila je učiniti natječaj privlačnijim potencijalnim kandidatima i time potaknuti tržišno natjecanje. Komisija smatra da bi potencijalnim kandidatima bilo teško obavljati gospodarsku djelatnost koja bi im omogućila povrat potrebnih ulaganja ako ugovori o javnim uslugama ne bi toliko trajali. Također napominje da podnositelj pritužbe i dalje pruža usluge pomorskog prijevoza do Korzike iz Nice i Toulona. Naposljetku, Komisija navodi da trajanje dulje od šest godina postoji u kontekstu drugih ugovora o javnim uslugama pomorskog prijevoza u Europi (npr. 6 plus 4 godine u Hrvatskoj ([278]) i 12 godina u Italiji ([279])). Na temelju tih informacija Komisija smatra da u ovom slučaju trajanje ugovora vjerojatno neće spriječiti pristup tržištu.

(999) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da trajanje ugovora o javnim uslugama od sedam godina, s mogućnošću produljenja za godinu dana, ispunjava zahtjeve proporcionalnosti, posebno s obzirom na ulaganja propisana ugovorima o javnim uslugama i na to da takvo trajanje vjerojatno neće spriječiti pristup tržištu.

7.3.5. *Usklađenost s Direktivom 2006/111/EZ*

(1000) U skladu s točkom 18. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa potpora se može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a samo ako tijelo, ako je primjenjivo, postupa u skladu s Direktivom 2006/111/EZ („**Direktiva o transparentnosti**”) ([280]). Za potporu koja nije u skladu s tom direktivom smatra se da utječe na razvoj trgovine u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno interesima Unije u smislu članka 106. stavka 2. UFEU-a.

(1001) U skladu s člankom 2. točkom (d) Direktive o transparentnosti poduzeće od kojeg se zahtijeva vođenje zasebnih računa znači, među ostalim, svako poduzeće kojem je povjereno pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa u skladu s člankom 106. stavkom 2. UFEU-a, koje prima naknadu za tu uslugu u bilo kojem obliku te koje obavlja druge djelatnosti.

([276]) Direktiva (EU) 2023/959, *ibid*.

([277]) Uredba (EU) 2023/1805 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ, *ibid*.

([278]) Odluka Komisije od 12. srpnja 2018. u predmetima SA.48119 (2017/N) i SA.49523 (2017/N) – Hrvatska – Usluge od općeg gospodarskog interesa – Javni prijevoz u linijskom obalnom pomorskom prometu na trajektnim linijama br. 431, 432, 632 i 635, C(2018) 4375 final (SL C 339, 21.9.2018., str. 1.).

([279]) Odluka (EU) 2022/448.

([280]) Direktiva Komisije 2006/111/EZ 16. studenoga 2006. o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća (SL L 318, 17.11.2006., str. 17., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) Komisija napominje da u ovom slučaju društva Corsica Linea i La Méridionale treba smatrati poduzećima od kojih se zahtijeva vođenje zasebnih računa u smislu Direktive o transparentnosti.

(1003) U nastavku su navedene odredbe Direktive o transparentnosti koje se primjenjuju na poduzeća od kojih se zahtijeva vođenje zasebnih računa.

(1004) U skladu s člankom 1. stavkom 2. Direktive o transparentnosti države članice moraju osigurati da se financijska i organizacijska struktura bilo kojeg poduzeća od kojeg se zahtijeva vođenje zasebnih računa ispravno odražava u zasebnim računima, tako da sljedeće bude jasno vidljivo:

— troškovi i prihodi povezani s različitim djelatnostima,

— pojedinosti o načinu na koji su troškovi i prihodi dodijeljeni ili raspoređeni na različite djelatnosti.

(1005) Osim toga, u skladu s člankom 4. stavkom 1. Direktive o transparentnosti „[…] države članice poduzimaju mjere potrebne kako bi osigurale sljedeće za bilo koje poduzeće za koje se zahtijeva vođenje zasebnih računa:

— razdvojenost internih računa koji odgovaraju različitim djelatnostima;

— pravilno dodjeljivanje ili raspoređivanje svih troškova i prihoda na temelju dosljedne primjene i objektivno opravdanih načela troškovnog računovodstva;

— jasno utvrđivanje načela troškovnog računovodstva prema kojima se vode zasebni računi.”

(1006) U ovom slučaju Komisija napominje da iz članka 30. ugovora o javnim uslugama proizlazi da su interni računi ugovaratelja koji se odnose na djelatnosti koje su povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa i one koje nisu povezane s tom uslugom odvojeni i da ti računi prikazuju prihode i troškove povezane s tim različitim djelatnostima (uvodna izjava 293.).

(1007) Nadalje i kako je opisano u odjeljku 7.3.8., Komisija u ovoj fazi napominje da su francuska tijela pravilno dodijelila i rasporedila troškove i prihode povezane s pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa i obavljanjem komercijalnih djelatnosti na temelju jasno definiranih, dosljedno primijenjenih i objektivno opravdanih načela troškovnog računovodstva. Pojedinosti o načinu na koji su troškovi i prihodi dodijeljeni ili raspoređeni na različite djelatnosti također su navedeni u ugovorima o javnim uslugama.

(1008) Ugovori o javnim uslugama stoga su u skladu s Direktivom o koncesijama. Zainteresirane strane nisu dostavile primjedbe o tom pitanju.

7.3.6. *Usklađenost s pravilima EU-a o javnoj nabavi*

(1009) U skladu s točkom 19. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa potpora se može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 106. stavka 2. UFEU-a samo ako je nadležno tijelo pri povjeravanju pružanja usluge predmetnom poduzetniku ispunilo ili se obvezalo ispuniti primjenjiva pravila Unije u području javne nabave. To uključuje sve zahtjeve u pogledu transparentnosti, jednakog postupanja i nediskriminacije koji izravno proizlaze iz Ugovora i, prema potrebi, sekundarnog zakonodavstva Unije. Za potporu koja nije u skladu s tim pravilima i zahtjevima smatra se da utječe na razvoj trgovine u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno interesima Unije u smislu članka 106. stavka 2. UFEU-a.

(1010) Taj je zahtjev ponovljen u Komunikaciji o tumačenju Uredbe o kabotaži ([281]). Osim toga, tom se komunikacijom propisuju i uvjeti za odabir postupka dodjele ugovora ([282]). U njoj se navodi da je pokretanje otvorenog postupka javne nabave u načelu najlakši način da se izbjegne diskriminacija. Postupak dodjele ugovora koji uključuje pregovore s mogućim ponuditeljima može biti u skladu s načelom nediskriminacije pod uvjetom da su pregovori između tijela u postupku i poduzeća koja su dostavila ponude u postupku javne nabave nepristrani, pravedni i transparentni. Kako je navedeno u Komunikaciji o tumačenju Uredbe o kabotaži, Komisija smatra da izravna dodjela ugovora nije u skladu s načelima nediskriminacije i transparentnosti utvrđenima u članku 4. Uredbe o kabotaži. Isto tako, svi postupci javne nabave oblikovani tako da nepotrebno ograničavaju broj mogućih ponuditelja nisu u skladu s načelima nediskriminacije i transparentnosti.

(1011) U Komunikaciji o tumačenju Uredbe o kabotaži navodi se i da bi, kako bi se zajamčila usklađenost s tim načelima, razdoblje od pokretanja postupka javne nabave do datuma od kojeg treba započeti pružanje usluga prijevoza trebalo biti primjerene i razumne duljine. Prekratka razdoblja koja nedostatno odražavaju potrebe za uslugom kabotaže koja se dodjeljuje (npr. u odnosu na veličinu tržišta, zahtjeve u pogledu kvalitete ili učestalosti) mogla bi pogodovati postojećem brodaru, što je u suprotnosti s načelom jednakog postupanja.

(1012) Komisija je stoga ispitala je li nadležno tijelo pri povjeravanju pružanja usluge predmetnim poduzetnicima poštovalo pravila EU-a o javnoj nabavi, u ovom slučaju Direktivu o koncesijama.

(1013) Društvo Corsica Ferries u svojoj pritužbi navodi dvije povrede Direktive o koncesijama. Kad je riječ o prvoj povredi, to društvo tvrdi da je naišlo na prepreke, konkretno u obliku vrlo kratkih rokova u postupku, koje su mu onemogućile da podnese zahtjev (uvodna izjava 522.) ([283]). Osim toga, tvrdi da su francuska tijela neopravdano izmijenila minimalne značajke postupka javne kako bi mogla odabrati ponude koje nisu bile u skladu s tehničkim zahtjevima iz Priloga 1. ugovorima o javnim uslugama, konkretno u pogledu povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja.

(1014) Kad je riječ o drugoj povredi (uvodna izjava 523.), društvo Corsica Ferries tvrdi da trajanje ugovora o javnim uslugama nije bilo opravdano s obzirom na to da se od koncesionara nisu zahtijevala ulaganja. Komisija u tom pogledu upućuje na odjeljak 7.3.4. ove Odluke.

7.3.6.1. Trajanje postupka javne nabave

(1015) U ovom odjeljku Komisija će ispitati je li trajanje postupka javne nabave u skladu s Direktivom o koncesijama iz dvije perspektive: (i) razdoblja od početka postupka (6. svibnja 2022.) do stvarnog početka ugovora o javnim uslugama (1. siječnja 2023.) i (ii) razdoblja od dodjele ugovora o javnim uslugama (21. prosinca 2022.) i njihova stupanja na snagu (1. siječnja 2023.).

(1016) Direktivom o koncesijama propisuje se ([284]) minimalno razdoblje od 30 dana za podnošenje zahtjeva i ponuda, počevši od datuma objave obavijesti o koncesiji. Taj je minimalni rok u ovom slučaju ispoštovan (rok za podnošenje zahtjeva bio je 25. srpnja 2022.).

([281]) Odjeljak 5.4.1.

([282]) Odjeljak 5.4.2.

([283]) Društvo Corsica Ferries tvrdi i da je zahtjev za mobilizaciju ro-ro putničkih brodova bio prepreka ulasku na tržište (uvodna izjava 517.). Međutim, Komisija napominje da društva koja su pružala usluge pomorskog prijevoza do Korzike u razdoblju od 2015. do 2022., uključujući društvo Corsica Ferries, imaju plovila koja su veličinom u skladu s odredbama utvrđenima u sadašnjim ugovorima o javnim uslugama. Nadalje, Komisija smatra da su uvjeti u pogledu kapaciteta koji su utvrđeni u ugovorima o javnim uslugama opravdani potrebom za javnom uslugom, kako je navedeno u odjeljcima 7.3.2.1.1.3., 7.3.2.1.2.3. i 7.3.2.1.3.3. Stoga ti uvjeti nisu mogli biti prepreka ulasku na tržište.

([284]) Direktiva o koncesijama, članak 39.

(1017) Međutim, Direktivom o koncesijama ne utvrđuje se nikakvo minimalno ili maksimalno razdoblje od dodjele koncesije do njezina stupanja na snagu. Stoga je potrebno ocijeniti jesu li se rokovima predmetnog postupka mogla povrijediti načela transparentnosti, jednakog postupanja i nediskriminacije.

(1018) Komisija će u nastavku ispitati tvrdnje društva Corsica Ferries prema kojima su rokovi koji su određeni u okviru tog postupka bili prepreka novim sudionicima na tržištu s obzirom na postojeću sudsku praksu ([285]) i prakse u pomorskom sektoru.

(1019) Komisija navodi da su ugovori o javnim uslugama za razdoblje 2021. – 2022. istekli 31. prosinca 2022. Stupanje na snagu novih ugovora o javnim uslugama 1. siječnja 2023. najavljeno je u siječnju 2022. u okviru savjetovanja s prijevoznicima koje je proveo CdC i u kojem je sudjelovalo društvo Corsica Ferries. OTC je objavio obavijest o nadmetanju 6. svibnja 2022., tj. osam mjeseci prije početka ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2023. – 2030.

(1020) Komisija napominje i da nakon objave obavijesti o nadmetanju 6. svibnja 2022. nijedan potencijalni kandidat nije zatražio izmjenu rasporeda, iako je bio poznat od početka postupka (vidjeti uvodnu izjavu 374.).

(1021) Društvo Corsica Ferries smatra da je taj raspored bio prepreka koja mu je onemogućila podnošenje zahtjeva. Konkretno, navodi da se u sektoru pomorskog prijevoza rezervacije otvaraju najmanje šest mjeseci unaprijed, što novim pružateljima usluga onemogućuje da unutar rokova za podnošenje ponuda mobiliziraju brodove s minimalnim kapacitetom u pogledu putničkog prijevoza i kabina. Stoga bi rezervacije na linijama Toulon – Korzika, Nica – Korzika i Italija – Korzika moralo zatvoriti najmanje šest mjeseci unaprijed kako bi svoju flotu moglo preraspodijeliti s tih linija na linije Marseille – Korzika.

(1022) Komisija upućuje na primjedbe društava La Méridionale i Corsica Linea, u kojima se navodi da je za otvaranje rezervacija dovoljan mnogo kraći rok od onog koji je spomenulo društvo Corsica Ferries. Kad je riječ o prijevozu tereta, što je glavni predmet ugovora o javnim uslugama, korisnici ugovora o javnim uslugama objašnjavaju da stalni klijenti veliku većinu rezervacija izvršavaju nekoliko dana unaprijed ili istog dana. Kad je riječ o prijevozu putnika, primjena ugovora o javnim uslugama započela je izvan sezone, kad je manje prometa. Društvo La Méridionale navodi, na primjer, da je rezervacije za grupe 1 i 3 (Ajaccio i Porto-Vecchio) otvorilo 21. prosinca 2022., što ga nije spriječilo da započne s uobičajenim aktivnostima.

(1023) Komisija napominje da je OTC objavio privremeni raspored postupka u Odluci Skupštine Korzike 22/050 od 28. travnja 2022. Prema tom rasporedu rok za zaprimanje zahtjeva bio je 25. srpnja 2022., pregovori su trebali započeti u kolovozu 2022., a dodjela ugovora o javnim uslugama te odabir i obavješćivanje uspješnih kandidata bili su predviđeni za listopad 2022.

(1024) S obzirom na taj raspored, procijenjeno vrijeme od dodjele ugovora o javnim uslugama do njihova stupanja na snagu (1. siječnja 2023.) bilo je nešto dulje od dva mjeseca, odnosno više nego dvostruko dulje u odnosu na razdoblje u predmetu SNCM II (vidjeti uvodnu izjavu 372.).

(1025) Komisija navodi i da su 25. srpnja 2022., na datum zaprimanja zahtjeva, OTC i CdC utvrdili da su zahtjeve podnijela samo društva Corsica Linea i La Méridionale, bilo u vlastito ime bilo kao konzorcij, i da se nije prijavio nijedan novi sudionik. Stoga su od 25. srpnja 2022. OTC i CdC mogli smatrati da odgoda početnog rasporeda i skraćivanje razdoblja od dodjele ugovora o javnim uslugama do njihova stupanja na snagu nisu imali učinak sprečavanja pristupa tržištu potencijalnim novim sudionicima.

(1026) Uzimajući u obzir prethodno navedeno, a posebno raspored postupka dodjele, činjenicu da nije zaprimljen nijedan zahtjev za izmjenu rasporeda i praksu rezerviranja u sektoru pomorskog prijevoza, Komisija smatra da je svaki kandidat imao razumnu količinu vremena za (i) pripremu zahtjeva i ponude te (ii) raspoređivanje svoje flote na linije za koje je podnosio ponudu.

([285]) Presuda od 1. ožujka 2017., SNCM II, *ibid.*

7.3.6.2. Minimalni zahtjevi te povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja

(1027) U ovom odjeljku Komisija će ispitati usklađenost postupka dodjele s Direktivom o koncesijama u pogledu (i) područja primjene minimalnih zahtjeva, (ii) usklađenosti ugovora o javnim uslugama s minimalnim zahtjevima i (iii) usklađenosti s načelima jednakog postupanja i nediskriminacije u odnosu na povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja.

7.3.6.2.1. Područje primjene minimalnih zahtjeva

(1028) Kad je riječ o minimalnim zahtjevima, člankom 37. Direktive o koncesijama propisuje se da uspješna ponuda mora biti u skladu s minimalnim zahtjevima koje je odredio javni naručitelj i da se ti zahtjevi ne smiju mijenjati tijekom pregovora. Člankom 2.4. pravila nadmetanja (uvodna izjava 270.) propisane su sljedeće „minimalne značajke”:

— „[n]ajviše cijene prijevoza koje se primjenjuju na rezidente Korzike i prijevoz robe,

— [k]apacitet plovila,

— [v]ozni redovi i učestalost usluga,

— [t]rajanje ugovora, [i]

— [n]ajveći iznos financijske naknade koju plaća OTC” .

(1029) U Prilogu 1. (tehnički prilog o uslugama, uvodna izjava 285.) pravilima nadmetanja navodi se da značajke pomorskih usluga čine „minimalne kapacitete”.

(1030) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka Francuska je pojasnila da su minimalni zahtjevi utvrđeni u članku 2.4. pravila nadmetanja (uvodna izjava 379.), a da su u Prilogu 1. opisani samo minimalni zahtjevi koji se odnose na (i) kapacitet plovila I (ii) vozne redove i učestalost usluga (uvodna izjava 380.).

(1031) Komisija napominje da je članak 2.4. pravila nadmetanja popis u kojem se navode samo minimalne značajke bez dodatnih pojedinosti o njihovim definicijama ili minimalnim vrijednostima. Kako bi se razumio točan opseg minimalnih značajki, potrebno je proučiti druge dokumente uključene u natječajnu dokumentaciju (vidjeti uvodnu izjavu 379.).

(1032) Minimalne značajke koje se odnose na (i) kapacitet plovila te (ii) vozne redove i učestalost usluga navedene su u Prilogu 1. („tehnički prilog o uslugama”), u kojem se utvrđuju (i) minimalni kapacitet za prijevoz putnika i tereta te (ii) minimalna učestalost i termini. Prema mišljenju društva Corsica Ferries, svi elementi navedeni u Prilogu 1. čine minimalne značajke, posebno s obzirom na presudu Državnog vijeća od 24. lipnja 2019. ([286]) U tom smislu, iako je na Sudu Europske unije da tumači pravo EU-a, valja istaknuti da je tom presudom potvrđeno rješenje Upravnog suda u Bastiji od 19. ožujka 2019. ([287]), u kojem je, čini se, u kontekstu postupka dodjele ugovora o javnim uslugama pomorskog prijevoza putnika i robe između Korzike i kopna za razdoblje 2019. – 2020. zaključeno da samo tehničke zahtjeve utvrđene u prilogu koji se odnosi na minimalnu značajku ugovora navedenu u relevantnom članku pravila nadmetanja također treba smatrati minimalnim značajkama.

(1033) Društvo Corsica Ferries smatra da, u smislu Direktive o koncesijama, ponude nisu bile u skladu s minimalnim zahtjevima za povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja kako su navedeni u Prilogu 1.

([286]) Državno vijeće, 24. lipnja 2019., La Méridionale, br. 429407, točka 3.
([287]) Upravni sud u Bastiji, 19. ožujka 2019., *La Méridionale*, br. 1900289, točka 12.

(1034) Međutim, povratna putovanja s promjenjivim rasporedom ne spominju se u članku 2.4. pravila nadmetanja ni u Prilogu 1. Stoga ih se ne može smatrati dijelom minimalnih zahtjeva u smislu Direktive o koncesijama. Kad je riječ o dodatnim povratnim putovanjima, u Prilogu 1. upućuje se samo na maksimalan broj čije obavljanje javni naručitelj može zahtijevati s obzirom na potrebe za pružanjem javne usluge na određenim linijama. Međutim, Prilog 1. ne odnosi se na druge značajke dodatnih povratnih putovanja, kao što je određivanje njihovih datuma. ([288])

(1035) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja nisu bila dio minimalnih zahtjeva u smislu Direktive o koncesijama.

7.3.6.2.2. Usklađenost ugovora o javnim uslugama s minimalnim zahtjevima

(1036) Društvo Corsica Ferries tvrdi i da su francuska tijela promijenila minimalne značajke.

(1037) Kad je riječ o navodnoj promjeni minimalnih značajki tijekom pregovora, francuska tijela navode da nije došlo do njihove promjene. Nakon što je provjerila potpisane ugovore o javnim uslugama, Komisija je utvrdila da su minimalne značajke jednake onima utvrđenima u članku 2.4. pravila nadmetanja i u natječajnoj dokumentaciji.

(1038) Kad je riječ o usklađenosti uspješnih ponuda s minimalnim zahtjevima, Komisija je nakon provjere ([289]) zaključila da su u skladu sa značajkama utvrđenima u članku 2.4. pravila nadmetanja i u natječajnoj dokumentaciji.

(1039) Osim toga, sve uspješne ponude bile su u skladu tehničkim zahtjevima iz Priloga 1. Samo je jedno plovilo društva Corsica Linea, Paglia Orba, imalo jednu kabinu za osobe smanjene pokretljivosti umjesto dvije, kako je predviđeno u Prilogu 1. Međutim, čak i pod pretpostavkom da je tehnički zahtjev u pogledu broja kabina za osobe smanjene pokretljivosti bio minimalni zahtjev u smislu Direktive o koncesijama, plovilo je bilo sekundarni brod namijenjen za korištenje kao zamjena za glavno plovilo (uvodna izjava 384.). Osim toga, kandidat se obvezao zamijeniti to plovilo jednim od sedam plovila koja bi mogla biti dodijeljena za pružanje usluge ako bi bile potrebne dvije kabine za osobe smanjene pokretljivosti. Valja imati na umu da se člankom 20. ugovora o javnim uslugama dopušta zamjena plovila za vrijeme trajanja ugovora. Isto tako, društvo Corsica Linea obvezalo se obaviti radove za opremanje druge kabine za osobe smanjene pokretljivosti. Ti su radovi dovršeni i Paglia Orba sad ima dvije kabine za osobe smanjene pokretljivosti.

7.3.6.2.3. Poštovanje načela jednakog postupanja i nediskriminacije u pogledu povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja

(1040) Društvo Corsica Ferries tvrdi da bi bilo gospodarski problematično ispuniti zahtjeve koji su u Prilogu 1. utvrđeni za povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja. Smatra da su oni podrazumijevali mobilizaciju plovila namijenjenog isključivo tim povratnim putovanjima s obzirom na to da se ta putovanja moraju moći obaviti u bilo kojem trenutku, uz rok za obavješćivanje od najmanje tjedan dana unaprijed.

(1041) Komisija napominje da su ugovorima o javnim uslugama i njihovim prilozima 1. predviđene tri kategorije povratnih putovanja: „osnovna” povratna putovanja, povratna putovanja „s promjenjivim rasporedom” i „dodatna” povratna putovanja.

(1042) Povratna putovanja s promjenjivim rasporedom uređena su člankom 17. ugovora o javnim uslugama, koji glasi: „Kako bi se optimizirala organizacija prometa, regionalno tijelo zadržava pravo promjene rasporeda povratnih putovanja u skladu s ukupnim godišnjim brojem povratnih putovanja utvrđenim u Prilogu 1. Promjena rasporeda provest će se u okviru tehničkog odbora iz članka 10.2. ovog ugovora.”

(1043) Komisija napominje da povratna putovanja s promjenjivim rasporedom nisu dodatna povratna putovanja povrh ukupnog godišnjeg broja povratnih putovanja, već su dio tog ukupnog broja.

([288]) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 1055., činjenica da koncesionari predlažu datume za ta povratna putovanja ne utječe na odabir stvarnih datuma, o kojima u konačnici odlučuje javni naručitelj.

([289]) U formaliziranoj verziji Priloga 1. za grupu 4 koju su francuska tijela poslala Komisiji nedostajale su dvije stranice. Međutim, Komisija je uspjela pronaći i potvrditi informacije koje nedostaju u drugim natječajnim dokumentima (prilozi 2. i 3.).

(1044) Dodatna povratna putovanja definirana su u članku 18. ugovora o javnim uslugama, koji glasi: „S obzirom na potrebu za pružanjem javne usluge javni naručitelj možda će od ugovaratelja morati zatražiti dodatna povratna putovanja na *ad hoc* osnovi u okviru broja utvrđenog u Prilogu 1. (dodatna povratna putovanja) […].”

(1045) Komisija primjećuje da su dodatna povratna putovanja planirana za samo tri grupe (10 povratnih putovanja za grupu 1, 30 povratnih putovanja za grupu 2 i 10 povratnih putovanja za grupu 5).

(1046) Francuska tijela navode da ni natječajna dokumentacija ni odgovori javnog naručitelja na pitanja kandidata postavljena u okviru postupka dodjele ugovora ne pokazuju da su kandidati bili obvezni mobilizirati dodatna plovila za povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja. Osim toga, francuska tijela navode da je u skladu s člancima 17. i 18. nacrta ugovora o javnim uslugama za obavljanje povratnih putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatnih povratnih putovanja potreban sastanak tehničkog odbora iz članka 10.2. ugovora o javnim uslugama. Odbor omogućuje koncesionaru na kojeg se odnosi obavljanje tih povratnih putovanja da prijavi poteškoće koje bi iz toga mogle proizići.

(1047) Komisija napominje da obavljanje dodatnih povratnih putovanja nije ništa novo jer su i u prethodnim ugovorima o javnim uslugama (za razdoblje 2021. – 2022.), za koje je društvo Corsica Ferries podnijelo ponudu, bila predviđena dodatna povratna putovanja u jednakom broju za tri grupe. Osim toga, gospodarski subjekti zainteresirani za podnošenje zahtjeva imali su mogućnost uvida u informacije o razdobljima velike potražnje tijekom kojih bi mogla biti potrebna dodatna povratna putovanja.

(1048) Komisija upućuje i na rješenje Upravnog suda u Bastiji od 20. srpnja 2022. (uvodna izjava 274.), u kojem je sud utvrdio sljedeće za dodatna povratna putovanja: „[…] u tim okolnostima i s obzirom na to da su informacije o razdobljima velike potražnje za pomorskim prijevozom na temelju kojih se može opravdati zahtjev za dodatna povratna putovanja poznate gospodarskim subjektima te na to da SAS Corsica Ferries ima uvid u podatke dostupne javnosti, a posebno one koje je na raspolaganje stavio Regionalni opservatorij za promet Korzike, kako je objašnjeno i u točki 4.1. pravila nadmetanja, iz istrage ne proizlazi da informacije sadržane u natječajnoj dokumentaciji koje se odnose na povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja nisu dovoljne da bi se kandidatima omogućilo da procijene opseg obveza ugovaratelja i podnesu ponudu. Stoga nije vjerojatno da bi navodna povreda pravila o objavljivanju i konkurentnom nadmetanju nanijela štetu društvu tužitelju. Iz toga slijedi da je istaknuti tužbeni razlog bespredmetan” ([290]).

(1049) Komisija napominje da odgovori na pitanja potencijalnih kandidata o povratnim putovanjima nisu sadržavali dodatne pojedinosti o određenim aspektima natječajne dokumentacije, nego su općenito upućivali kandidate na natječajnu dokumentaciju, koja se smatrala dovoljno jasnom ([291]). Međutim, svi su kandidati imali pristup istim informacijama u odjeljku s pitanjima i odgovorima u skladu s načelima transparentnosti, nediskriminacije i jednakog postupanja.

(1050) Komisija smatra da u natječajnoj dokumentaciji ni na koji način nije bilo navedeno da je potrebna posebna flota za dodatna povratna putovanja ili povratna putovanja s promjenjivim rasporedom. To potvrđuju prethodni ugovori o javnim uslugama i podnesene ponude. Osim toga, to nije bilo izvedivo s praktičnog i gospodarskog stajališta jer naknada za pružanje javne usluge ne pokriva troškove imobilizacije plovila, koja bi većinu vremena bila neaktivna ([292]).

(1051) Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da su pravila nadmetanja u tom pogledu bila dovoljno jasna da kandidatima omoguće podnošenje ponude.

(1052) Komisija nadalje napominje da su povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja osmišljena kao mogućnost za prilagodbu javne usluge stvarnoj potražnji ili vremenskim uvjetima u kontekstu dugoročnih ugovora o javnim uslugama i u okviru mehanizma sličnog opcijskoj klauzuli iz članka 43. stavka 1. točke (a) Direktive o koncesijama.

([290]) Rješenje Upravnog suda u Bastiji od 20. srpnja 2022., uvodna izjava 12.

([291]) Društvo Corsica Ferries smatra da je OTC u svojim odgovorima naveo da Prilog 1. čini minimalni zahtjev (uvodna izjava 529.). Međutim, OTC je samo uputio na natječajnu dokumentaciju.

([292]) Ako bi za povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja bile potrebne posebne flote, to bi dovelo do dodatnih troškova za te flote koji nisu u skladu s maksimalnom naknadom za troškove povezane s obvezama pružanja javne usluge.

(1053) Komisija napominje da se dokumentima za savjetovanje kandidatima nije zabranilo iznošenje prijedloga i da su uspješne ponude bile u skladu s odredbama pravila nadmetanja i nacrta ugovora koje se odnose na povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanjima.

(1054) Činjenica da su na temelju svojeg iskustva u pogledu potreba za prijevozom tereta i potreba koje je OTC naveo u natječajnoj dokumentaciji društvo Corsica Linea i konzorcij Corsica Linea – La Méridionale predložili datume za dodatna povratna putovanja ne znači da će se povratna putovanja nužno obaviti na te datume i tako OTC-u onemogućiti da zatraži povratna putovanja na druge datume. Tehnički odbor i dalje odlučuje o datumima tih dodatnih povratnih putovanja u skladu s člankom 10.2. ugovora, a koncesionare se obavješćuje o njima tjedan dana unaprijed.

(1055) Raspored koji je predložio koncesionar stoga ni na koji način nije obvezujući za javnog naručitelja, koji odlučuje o datumu povratnog putovanja u skladu s potrebama. Taj je zaključak potkrijepljen primjerom dodatnih povratnih putovanja koja su stvarno provedena 2023. u okviru grupe 1, jedine grupe u okviru koje je bilo dodatnih povratnih putovanja (uvodna izjava 389.). Od 30 predloženih dodatnih povratnih putovanja obavljeno je njih 28. Od toga su tri dodatna povratna putovanja obavljena na datume koji nisu bili predviđeni u privremenom rasporedu. Osim toga, OTC nije aktivirao dodatna povratna putovanja za pet „predviđenih" datuma. Nadalje, Komisija napominje da 2023. OTC nije aktivirao nijedno povratno putovanje s promjenjivim rasporedom.

(1056) Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da su uspješne ponude u skladu s odredbama pravila nadmetanja i nacrta ugovora o javnim uslugama koje se odnose na povratna putovanja s promjenjivim rasporedom i dodatna povratna putovanja te da nije bilo povlaštenog tretmana u pogledu rasporeda povratnih putovanja koji su predložili društvo Corsica Linea i konzorcij Corsica Linea – La Méridionale.

7.3.6.3. Zaključak

(1057) Na temelju tih informacija Komisija ne može zaključiti da su na društvo Corsica Ferries utjecale prepreke ulasku na tržište zbog kojih nije moglo podnijeti ponudu i koje su dovele do diskriminirajućeg postupanja prema njemu.

7.3.7. *Nepostojanje diskriminacije u pogledu metode za izračun naknade*

(1058) U skladu s točkom 20. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa, ako tijelo dodijeli pružanje iste usluge od općeg gospodarskog interesa za nekoliko poduzetnika, naknadu bi trebalo izračunati na temelju iste metode za svakog poduzetnika.

(1059) Budući da je pružanje javne usluge na svakoj liniji dodijeljeno jednom poduzetniku ili grupi poduzetnika (tj. Corsica Linea, La Méridionale ili konzorcij Corsica Linea – La Méridionale, vidjeti tablicu 13), Komisija smatra da u ovom slučaju nema diskriminacije u smislu točke 20. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa. U svakom slučaju, Komisija navodi da je naknada izračunana u skladu s istim načelima za svaki ugovor o javnim uslugama (odjeljak 3.7.2.).

(1060) Nadalje, Komunikacija o tumačenju Uredbe o kabotaži sadržava i posebne odredbe o primjeni načela nediskriminacije u pomorskoj kabotaži. Njome se propisuje da države članice ne smiju odrediti obveze koje su prilagođene određenom brodarskom društvu i koje bi spriječile ulazak drugih brodara Unije na tržište ili primijeniti obveze s tim učinkom ([293]). U Komunikaciji se posebno skreće pozornost na dvije vrste ugovornih odredbi koje se odnose na uvjete preuzimanja plovila od prijašnjih pružatelja javnih usluga ([294]) i na uvjete za posadu ([295]).

(1061) U ovom slučaju ugovorima o javnim uslugama ne određuju se nikakve obveze posebno namijenjene određenom brodarskom društvu, a posebno se ne određuju obveze koje se odnose na preuzimanje plovila dosadašnjih prijevoznika ili obveze koje se odnose na posadu.

([293]) Odjeljak 5.3.2.
([294]) Odjeljak 5.3.2.1.
([295]) Odjeljak 5.3.2.2.

(1062) Zainteresirane strane nisu dostavile primjedbe o tom pitanju.

(1063) Ugovori o javnim uslugama stoga su u skladu s točkom 20. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa i člankom 4. stavkom 1. Uredbe o kabotaži.

7.3.8. *Iznos naknade*

(1064) U skladu s točkom 21. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa iznos naknade ne smije premašiti iznos koji je potreban za pokrivanje neto troškova izvršenja obveza pružanja javne usluge, uključujući razumnu dobit.

(1065) U točki 22. navodi se da se iznos naknade može utvrditi na temelju očekivanih troškova i prihoda ili stvarno nastalih troškova i prihoda, odnosno kombiniranjem očekivanih i nastalih troškova i prihoda, ovisno o poticajima za učinkovitost koje države članice žele pružati od samog početka, u skladu s točkama 40. i 41.

(1066) U točki 23. propisuje se da, ako se naknada u cijelosti ili djelomično temelji na očekivanim troškovima i prihodima, oni se moraju navesti u aktu o povjeravanju. Moraju se temeljiti na uvjerljivim parametrima koje se može promatrati i koji se odnose na gospodarsko okruženje u kojemu se pruža usluga od općeg gospodarskog interesa. Po potrebi se moraju temeljiti na znanju i iskustvu sektorskih regulatornih tijela ili drugih tijela neovisnih od poduzetnika. Države članice moraju navesti izvore na kojima se temelje ta očekivanja. U procjeni troškova moraju se uzeti u obzir očekivanja u pogledu povećanja učinkovitosti koje će pružatelj usluga od općeg interesa ostvariti tijekom trajanja akta o povjeravanju.

(1067) Kako je navedeno u članku 30. ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 293.), maksimalna financijska naknada koju OTC plaća koncesionaru za izvršavanje obveza pružanja javne usluge ne smije premašiti iznos potreban za pokrivanje neto troškova pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa, uzimajući u obzir razumnu dobit.

(1068) U ovom slučaju iznos naknade za usluge od općeg gospodarskog interesa izračunava se *ex ante* prema metodologiji raspodjele troškova, kako je navedeno u predviđenom računu dobiti i gubitka koncesionara za svaku grupu (Prilog 9.), koji je sastavni dio ugovora o javnim uslugama. Iznos naknade utvrđen u Prilogu 9. ne može se povećati *ex post*, već podliježe poticajima za učinkovitost (uvodne izjave 301. i 302.) i *ex post* provjeri (uvodna izjava 319.), koji funkcioniraju kao mehanizam povrata u slučaju prekomjerne naknade.

(1069) U okviru dodjele ugovora o javnim uslugama francuska tijela provjerila su jesu li se financijske ponude koje su dostavila društva Corsica Linea i La Méridionale temeljile na objektivnim i vjerodostojnim pretpostavkama i jesu li bile u skladu s obvezama pružanja javne usluge, uključujući minimalni kapacitet za prijevoz tereta i putnika te obveze koje se odnose na cijene prijevoza tereta i putnika.

(1070) Komisija stoga smatra da su uvjeti iz točaka od 21. do 23. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa ispunjeni.

7.3.8.1. Neto troškovi potrebni za izvršavanje obveza pružanja javne usluge

(1071) U skladu s točkom 24. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa neto troškovi koji su potrebni ili se očekuje da će biti potrebni za izvršavanje obveza pružanja javne usluge trebali bi se izračunati prema metodologiji neto izbjegnutih troškova ako je tako propisano zakonodavstvom Unije ili nacionalnim zakonodavstvom i u drugim slučajevima kad je to moguće.

(1072) Iako Komisija u skladu s točkom 27. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa smatra da je metodologija neto izbjegnutih troškova najtočnija metoda za utvrđivanje troškova obveze pružanja javne usluge, mogu postojati slučajevi u kojima primjena te metodologije nije izvediva ili primjerena. U tim slučajevima, ako je to opravdano, Komisija može prihvatiti alternativne metode za izračun neto troškova potrebnih za izvršavanje obveza pružanja javne usluge, kao što je metodologija koja se temelji na raspodjeli troškova.

(1073) U ovom su slučaju francuska tijela primijenila metodologiju raspodjele troškova (vidjeti uvodne izjave od 307. do 309.), koju društvo Corsica Ferries smatra neopravdanom (uvodne izjave od 493. do 498.).

(1074) *Prvo*, valja imati na umu da su u skladu s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa obje metode (tj. metodologija neto izbjegnutih troškova i metodologija raspodjele troškova) valjane za izračun odgovarajućeg iznosa naknade ako se pravilno primjenjuju. Obje metode temelje se na pretpostavkama dodatnih ili izravnih prihoda i troškova povezanih s pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa te stoga podliježu usporedivim metodološkim ograničenjima, suprotno tvrdnjama društva Corsica Ferries.

(1075) *Drugo*, metodologija neto izbjegnutih troškova podrazumijeva utvrđivanje troškova i prihoda poduzetnika u hipotetskom scenariju bez usluge od općeg gospodarskog interesa. Međutim, djelatnosti društava Corsica Linea i La Méridionale na linijama između Korzike i kopna ovise o postojanju usluge od općeg gospodarskog interesa. U okviru savjetovanja s prijevoznicima ta su društva navela da u slučaju nepostojanja ugovora o javnim uslugama ne bi nudila nikakve komercijalne usluge pomorskog prijevoza između Korzike i kontinentalne Francuske (uvodna izjava 234.). Suprotno onomu što tvrdi društvo Corsica Ferries, Komisija na temelju informacija iznesenih u uvodnim izjavama od 817. do 825. i uvodnoj izjavi 870. smatra da francuska tijela nisu počinila očitu pogrešku time što su uzela u obzir izjave društava Corsica Linea i La Méridionale iznesene u okviru savjetovanja s prijevoznicima. Prema tome, ne bi se mogao primijeniti relevantan hipotetski scenarij u kojem bi prijevoznici prometovali na linijama između Korzike i kopna na komercijalnoj osnovi u slučaju nepostojanja usluge od općeg gospodarskog interesa, što znači da se nije mogla primijeniti metodologija neto izbjegnutih troškova.

(1076) Stoga treba odbiti argumente društva Corsica Ferries (uvodne izjave od 493. do 498.).

(1077) Kad je riječ o metodologiji raspodjele troškova, u skladu s točkama 28. i 29. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa ta metoda podrazumijeva izračun neto troškova potrebnih za izvršavanje obveza pružanja javne usluge kao razlike između troškova i prihoda imenovanog pružatelja koji su povezani s ispunjavanjem obveza pružanja javne usluge, kako su utvrđeni i procijenjeni u aktu o povjeravanju. Troškovi koje treba uzeti u obzir uključuju sve troškove potrebne za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa.

(1078) U točki 31. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa navodi se da, kad poduzetnik kojem je povjereno pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa obavlja i djelatnosti koje nisu dio usluge od općeg gospodarskog interesa, troškovi koje treba uzeti u obzir mogu obuhvaćati sve izravne troškove potrebne za izvršavanje obveza pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa i odgovarajući doprinos neizravnim troškovima koji su zajednički usluzi od općeg gospodarskog interesa i ostalim djelatnostima. Troškovi povezani s bilo kojom djelatnošću koja nije dio usluge od općeg gospodarskog interesa moraju uključivati sve izravne troškove i odgovarajući doprinos zajedničkim troškovima. Kako bi se utvrdio odgovarajući doprinos zajedničkim troškovima, kao referentna vrijednost mogu se uzeti tržišne cijene korištenja resursa, ako su dostupne. Ako te tržišne cijene nisu dostupne, odgovarajući doprinos zajedničkim troškovima može se odrediti na temelju razine razumne dobiti ([296]) za koju se očekuje da će je poduzetnik ostvariti od djelatnosti koje nisu dio usluge od općeg gospodarskog interesa, ili na temelju drugih metodologija ako je to primjerenije.

(1079) U ovom slučaju pružatelji javnih usluga obavljaju i komercijalne djelatnosti. Stoga je u skladu s točkom 31. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa potrebno provjeriti jesu li pri izračunu iznosa naknade u obzir uzeti svi izravni troškovi povezani s uslugom od općeg gospodarskog interesa i odgovarajući doprinos neizravnim zajedničkim troškovima.

(1080) Nadalje, valja podsjetiti na to da je Sud u presudi BUPA naveo, u kontekstu nužnosti i proporcionalnosti naknade, da je „[s] obzirom na diskrecijsku ovlast koju država članica ima pri utvrđivanju zadaće usluge od općeg gospodarskog interesa i uvjeta njezina pružanja, uključujući procjenu dodatnih troškova nastalih pri izvršavanju te zadaće, što ovisi o složenim gospodarskim činjenicama, opseg nadzora koji Komisija ima pravo provesti u tom pogledu ograničen […] na očitu pogrešku" i da je „[…] nadzor proporcionalnosti naknade za izvršavanje zadaće usluge od općeg gospodarskog interesa […] ograničen na provjeru toga je li predviđena naknada nužna kako bi se predmetna usluga od općeg gospodarskog interesa mogla pružiti u gospodarski prihvatljivim uvjetima […] ili je li, s druge strane, predmetna mjera očito neprikladna s obzirom na cilj koji se želi postići […]". ([297])

([296]) Razumna dobit procijenit će se iz *ex ante* perspektive (na temelju očekivane, a ne ostvarene dobiti) kako se ne bi uklonili poticaji za poduzetnika da poveća učinkovitost pri obavljanju djelatnosti koje su izvan opsega usluge od općeg gospodarskog interesa.

([297]) Presuda od 12. veljače 2008., BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, t. 220. i 222.

(1081) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 308., izravni troškovi djelatnosti prijevoza putnika i tereta raspodjeljuju se na uslugu od općeg gospodarskog interesa na temelju broja putnika ili količine tereta (u lm) koje su koncesionari dužni zajamčiti u skladu s obvezama u pogledu kapaciteta utvrđenima u ugovorima o javnim uslugama, dok se zajednički troškovi, koji čine većinu operativnih troškova koncesionara, raspodjeljuju na uslugu od općeg gospodarskog interesa razmjerno kapacitetu (izraženom u m^3 obujma) rezerviranom na plovilu za djelatnosti povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa. Na temelju tog pristupa oko [60 – 75] % ukupnih troškova raspodjeljuje se na uslugu od općeg gospodarskog interesa na svim linijama (vidjeti tablicu 30), osim javne usluge pomorskog prijevoza između Marseillea i Propriana, u slučaju koje se 100 % ukupnih troškova raspodjeljuje na uslugu od općeg gospodarskog interesa.

(1082) Kad je riječ o raspodjeli troškova na liniji između Marseillea i Propriana, raspodjela svih troškova na uslugu od općeg gospodarskog interesa opravdana je jer se usluga koju pruža društvo Corsica Linea u cijelosti smatra uslugom od općeg gospodarskog interesa. To je zato što je na toj liniji utvrđen potpuni tržišni nedostatak (uvodne izjave 170. i 239.).

(1083) Kad je riječ o ostalim linijama i o troškovima koji su izravno povezani s uslugama prijevoza putnika i tereta, a koji se odnose na samo nekoliko stavki troškova (na koje otpada oko [10 – 25] % ukupnih troškova po liniji), pružatelji javnih usluga raspodijelili su na uslugu od općeg gospodarskog interesa oko [0 – 20] % izravnih troškova povezanih s prijevozom putnika i [80 – 100] % izravnih troškova prijevoza tereta. Komisija je provjerila jesu li ti konkretni ključevi za raspodjelu opravdani s obzirom na obveze pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa na temelju izračuna omjera između, s jedne strane, broja putnika i količine tereta (u lm) povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa kako su utvrđeni u ugovorima o javnim uslugama i, s druge strane, ukupnog broja putnika i količine tereta (u lm) navedenih u predviđenom računu dobiti i gubitka koncesionara Corsica Linea i La Méridionale za svaku grupu (Prilog 9.). Komisija napominje da taj omjer odgovara konkretnim ključevima za raspodjelu koji su primijenjeni na izravne troškove te stoga zaključuje da su ti ključevi opravdani.

(1084) Kad je riječ o zajedničkim troškovima, koji čine većinu troškova (oko [70 – 90] % ukupnih troškova po liniji), pružatelji javnih usluga raspodijelili su oko [60 – 75] % tih troškova na uslugu od općeg gospodarskog interesa. Kako bi provjerila je li taj ključ za raspodjelu opravdan, Komisija je uzela u obzir elemente navedene u nastavku.

(1085) *Prvo*, Komisija napominje da se obveze iz ugovora o javnim uslugama uglavnom odnose na prijevoz tereta. Na temelju informacija koje su francuska tijela dostavila u okviru službenog istražnog postupka, iz kojih su vidljivi kapaciteti plovila (u m^3) koja se koriste na linijama obuhvaćenima ugovorima o javnim uslugama, raščlanjeni prema kapacitetu za prijevoz tereta i kapacitetu za prijevoz putnika, Komisija napominje da kapacitet za prijevoz tereta plovila koja koriste društva Corsica Linea i La Méridionale kao postotak ukupnog kapaciteta plovila (u m^3) u prosjeku iznosi 73 %.

(1086) S obzirom na to da teretni promet ne slijedi pravilan obrazac, kako je opisano u uvodnoj izjavi 976., Komisija smatra razumnim da se zajednički troškovi plovila raspodijele prema kapacitetu plovila za prijevoz tereta koji je prijevoznik rezervirao za javnu uslugu kako bi u svakom trenutku mogao zadovoljiti potražnju, među ostalim u razdobljima vršnog opterećenja, kad je kapacitet plovila za prijevoz tereta uglavnom gotovo u potpunosti iskorišten. ([298]) Zbog tih je razloga opravdano primijeniti ključ za raspodjelu zajedničkih troškova od oko [60 – 75] % na svim linijama (uzimajući u obzir činjenicu da je osiguravanje nekoliko mjesta za putnike koji putuju zbog zdravstvenih razloga, a koji čine manji broj putnika u pomorskom prijevozu, zanemarivo te bi u svakom slučaju dovelo do povećanja udjela zajedničkih troškova koji bi se mogli raspodijeliti na uslugu od općeg gospodarskog interesa).

(1087) Osim toga, Komisija napominje da će ključevi za raspodjelu podlijegati *ex post* provjerama, u okviru kojih će se uzeti u obzir stvarno korištenje plovila za djelatnosti povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa i one povezane s komercijalnom uslugom (uvodna izjava 314.). To znači da će se ključevi za raspodjelu, a time i iznos potpore, prilagoditi (pri čemu se iznos potpore ne može povećati *ex post* (uvodna izjava 314.)) ako broj komercijalnih putnika ili količina prevezenog komercijalnog tereta budu veći od očekivanih vrijednosti navedenih u predviđenim računima dobiti i gubitka (Prilog 9.).

([298]) Komisija napominje da bi u slučaju velike potražnje kapacitet plovila koja koriste društva Corsica Linea i La Méridionale na linijama između Marseillea i Ajaccija, Bastije, L'Île-Roussea i Porto-Vecchija trebao biti gotovo u potpunosti iskorišten (oko 90 % kapaciteta plovila za prijevoz tereta koristilo bi se u razdobljima vršnog opterećenja).

(1088) *Drugo*, Komisija je provjerila može li se raspodjela zajedničkih troškova smatrati prikladnom i s obzirom na razinu razumne dobiti koju bi poduzetnik morao ostvariti od djelatnosti koje nisu dio usluge od općeg gospodarskog interesa, tj. komercijalnih djelatnosti. Na temelju predviđenih računa dobiti i gubitka za svaku grupu (Prilog 9.) Komisija smatra da očekivana dobit od komercijalnih usluga ne premašuje razumnu dobit. Konkretno, očekivana razina dobiti od komercijalnih usluga (mjerena kao operativna marža) relativno je ograničena (u prosjeku […] %) i ne premašuje tržišnu referentnu vrijednost od 7,8 %, koju su francuska tijela utvrdila na temelju neovisne studije u kojoj se analizira profitabilnost uzorka usporedivih brodarskih društava (uvodna izjava 311.).

(1089) Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da su načela koja su francuska tijela utvrdila za primjenu metodologije raspodjele troškova valjana i da su u skladu s točkama od 28. do 31. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa. Ta načela omogućuju da se na uslugu od općeg gospodarskog interesa raspodjele svi izravni troškovi potrebni za izvršavanje obveza pružanja javne usluge, kao i odgovarajući doprinos neizravnim zajedničkim troškovima. Osim toga, Komisija smatra da su francuska tijela dostavila dostatne dokaze da predmetni ključevi za raspodjelu nisu očito pogrešni, s obzirom na to njihova primjena dovodi do raspodjele opravdanog dijela troškova na uslugu od općeg gospodarskog interesa i osigurava pripisivanje odgovarajućeg doprinosa neizravnih zajedničkih troškova usluzi od općeg gospodarskog interesa.

(1090) Zaključno, Komisija smatra da su francuska tijela pravilno primijenila metodologiju raspodjele troškova i da treba odbiti tvrdnje društva Corsica Ferries (uvodne izjave od 484. do 491.) prema kojima ključevi za raspodjelu troškova nisu objektivni te se na temelju njih neproporcionalan dio troškova raspodjeljuje na djelatnosti povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa.

7.3.8.2. Prihodi

(1091) U skladu s točkom 32. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa prihodi koji se uzimaju u obzir moraju uključivati barem cjelokupne prihode ostvarene od usluge od općeg gospodarskog interesa, kako je navedeno u aktu o povjeravanju, i prekomjernu dobit ostvarenu na temelju posebnih ili isključivih prava, čak i ako je povezana s drugim djelatnostima, kako je propisano u točki 45. tog okvira.

(1092) U skladu s točkom 32. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa ugovorima o javnim uslugama propisuje se da se prihodi koji su izravno povezani s pružanjem usluge od općeg gospodarskog interesa uzimaju u obzir pri izračunu iznosa naknade (uvodna izjava 293.). Ti su prihodi navedeni u Prilogu 9. ugovorima o javnim uslugama (koji sadržava predviđene račune dobiti i gubitka koncesionara) i izračunavaju se na temelju obveza iz ugovora o javnim uslugama koje se odnose na prijevoz tereta i putnika, primjenjivih cijena prijevoza i broja povratnih putovanja utvrđenih u ugovorima o javnim uslugama.

(1093) Suprotno tvrdnjama društva Corsica Ferries (uvodne izjave od 499. do 502.), javnom uslugom ne dodjeljuju se isključiva prava koncesionarima i stoga se dobit povezana s komercijalnim uslugama ne smije uzeti u obzir pri izračunu naknade, kako je propisano točkom 45. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa. Kao što je navedeno u uvodnim izjavama od 728. do 988., Komisija smatra da postoji stvarna usluga od općeg gospodarskog interesa za pomorski prijevoz putnika i tereta između Marseillea i Francuske, kako su utvrdila francuska tijela. Osim toga, ugovorima o javnim uslugama ne zabranjuje se drugim prijevoznicima da nude komercijalne usluge pomorskog prijevoza između Marseillea i Korzike u okviru jednostranog sustava obveza pružanja javne usluge. Ugovorima o javnim uslugama stoga se koncesionarima ne dodjeljuju nikakva isključiva ni posebna prava.

(1094) Naposljetku, čini se da društvo Corsica Ferries pogrešno tumači stajalište Komisije o tome dodjeljuju li se ugovorima o javnim uslugama isključiva prava pružateljima javnih usluga (uvodna izjava 501.). Činjenica da su francusko Vijeće za tržišno natjecanje i Tijelo za tržišno natjecanje u prošlosti utvrdili da su ugovaratelji na temelju prethodnih ugovora o javnim uslugama imali *de facto* isključivo pravo pružanja usluga ni na koji način ne dokazuje da se predmetnim ugovorima o javnim uslugama ugovarateljima dodjeljuju posebna ili isključiva prava. Osim toga, u svojoj odluci o državnoj potpori dodijeljenoj na temelju ugovora o javnim uslugama za razdoblje 2007. – 2013. Komisija nije smatrala da su ugovorima o javnim uslugama ugovarateljima dodijeljena posebna ili isključiva prava ([299]), suprotno onomu što, čini se, sugerira društvo Corsica Ferries.

([299]) Odluka 2013/435/EU.

(1095) U svakom slučaju, točkom 45. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa samo se utvrđuje da se u slučaju dodjele isključivih prava pružatelju javnih usluga mora uzeti u obzir prekomjerna dobit ostvarena na temelju posebnih ili isključivih prava, čak i ako je povezana s drugim djelatnostima. Međutim, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 1088., očekivana dobit od komercijalnih usluga ne premašuje razumnu dobit.

(1096) Naposljetku, kako je navedeno u članku 32. ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 296.), pružatelji javnih usluga ne mogu slobodno raspolagati dobiti ostvarenom od djelatnosti koje nisu povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa. Dužni su ponovno uložiti dobit ostvarenu od tih djelatnosti kako bi postigli ciljeve poboljšanja kvalitete usluge od općeg gospodarskog interesa iz perspektive okoliša. Neiskorišteni viškovi u cijelosti se vraćaju javnom naručitelju nakon isteka ugovora. Stoga, čak i ako je ugovorima o javnim uslugama dodijeljeno isključivo pravo koncesionarima (*quod non*) te čak i ako je to isključivo pravo dovelo do prekomjerne dobiti (*quod non*), pristup francuskih tijela u skladu je s točkom 46. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa, kojom se propisuje da se komercijalna dobit mora u cijelosti ili djelomično namijeniti financiranju usluge od općeg gospodarskog interesa. To je zajamčeno obvezama utvrđenima u članku 32. ugovora o javnim uslugama.

7.3.8.3. Razumna dobit

(1097) Odredbe o razumnoj dobiti utvrđene su u točkama od 33. do 38. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

(1098) U točki 33. razumna dobit definirana je kao stopa povrata na kapital koju bi za čitavog razdoblja trajanja akta o povjeravanju očekivao prosječan poduzetnik koji razmatra hoće li pružati uslugu od općeg gospodarskog interesa, uzimajući u obzir razinu rizika. Razina rizika ovisi o predmetnom sektoru, vrsti usluge i značajkama mehanizma naknade. Međutim, u točki 34. navodi se da se u propisno opravdanim slučajevima za određivanje razumne dobiti mogu osim stope povrata na kapital koristiti i drugi pokazatelji razine dobiti, kao što su prosječni povrat na kapital tijekom razdoblja povjeravanja, povrat na uloženi kapital, povrat na imovinu ili povrat od prodaje.

(1099) U točki 35. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa navodi se da, bez obzira na odabrani pokazatelj, država članica mora biti u mogućnosti Komisiji dostaviti dokaze da predviđena dobit ne premašuje dobit koju bi očekivalo prosječno društvo koje razmatra hoće li pružati uslugu, na primjer pružanjem podataka o povratima koji su ostvareni na temelju sličnih vrsta ugovora po tržišnim uvjetima.

(1100) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 310., člankom 39. ugovora o javnim uslugama propisuje se da razumna dobit odgovara omjeru tekuće dobiti prije poreza i kamata i prometa od djelatnosti povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa, uključujući naknadu, kako je navedeno u Prilogu 9. (operativna marža). Razumna dobit za svaku liniju ne smije biti veća od 2,13 % tijekom cijelog trajanja ugovora.

(1101) Ta maksimalna dobit proizlazi iz financijskih ponuda koje su predložili ugovaratelji koji sklapaju ugovore o javnim uslugama (Prilog 9.), a francuska tijela usporedila su je s prosječnom operativnom maržom drugih brodarskih društava u Europi (uvodna izjava 311.). U ugovornim odredbama o razumnoj dobiti utvrđeno je i da se maksimalna stopa dobiti ni u kojem slučaju ne smije povećati, osim ako dođe do poremećaja na tržištu te na temelju dodatne neovisne studije koja bi opravdala izmjenu te stope.

(1102) Komisija u prvom redu ističe da je operativna marža, a ne stopa povrata na kapital, razuman i propisno opravdan pokazatelj za procjenu razine dobiti u ovom slučaju.

(1103) Francuska tijela objasnila su da u ovom slučaju stopu povrata na kapital, koja je u Okviru za usluge od općeg gospodarskog interesa definirana kao unutarnja stopa povrata koju društvo ostvaruje na svoj uloženi kapital tijekom trajanja projekta, nije moguće izračunati za brodarska društva koja unajmljuju ili zakupljuju plovila jer ne postoji početno ulaganje za posebne usluge koje se pružaju na temelju ugovora o javnim uslugama. Komisija nadalje napominje da su se i u prethodnim odlukama o uslugama od općeg gospodarskog interesa koristili računovodstveni podaci (npr. operativna marža) za procjenu razine razumne dobiti ([300]).

(1104) Društvo Corsica Ferries osporava izračun razumne dobiti na temelju tekuće dobiti prije poreza (odnosno na temelju operativne marže) jer smatra da se podaci o troškovima usluge od općeg gospodarskog interesa ne mogu lako promatrati u računu dobiti i gubitka korisnika, nego zahtijevaju upitnu raspodjelu raznih stavki troškova na djelatnosti povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa i djelatnosti koje nisu povezane s tom uslugom (uvodna izjava 504.). Međutim, Komisija napominje da pružatelji usluga od općeg gospodarskog interesa moraju dostaviti detaljnu raščlambu svojih procijenjenih i stvarnih troškova u Prilogu 9. Osim toga, Komisija smatra da su načela raspodjele troškova i konkretni ključevi za raspodjelu troškova iz Priloga 9. koji se primjenjuju za izračun procijenjenih troškova povezanih s uslugom od općeg gospodarskog interesa opravdani i razumni, kako je objašnjeno u uvodnim izjavama od 1079. do 1089.

(1105) Nadalje, kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka, primjena komparativne studije za procjenu razine razumne dobiti prikladna je metoda ([301]). Komisija navodi i da društvo Corsica Ferries u svojim primjedbama nije osporavalo relevantnost rezultata tog istraživanja tržišta.

(1106) S obzirom na to da se ugovorima o javnim uslugama propisuje maksimalna dobit od 2,13 %, što je znatno manje od razine procijenjene u komparativnoj studiji koju su naručila francuska tijela, te da se taj iznos dobiti u načelu ne može povećati *ex post*, Komisija smatra da dobit utvrđena u ugovorima o javnim uslugama ne premašuje razumnu razinu te su stoga ugovori o javnim uslugama u skladu s točkama od 33. do 38. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

7.3.8.4. Poticaji za učinkovitost

(1107) U skladu s točkom 39. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa, kad države članice osmišljavaju metodu naknade, moraju donijeti poticajne mjere za učinkovito pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa visoke kvalitete, osim ako mogu opravdati da je to nemoguće ili neprikladno.

(1108) Na temelju točaka 40. i 41. države članice imaju diskrecijsko pravo u pogledu oblika tih poticaja. Međutim, točkama 42. i 43. propisuje se da se svaki mehanizam za poticanje učinkovitosti mora temeljiti na objektivnim i mjerljivim kriterijima utvrđenima u aktu o povjeravanju i biti predmet transparentne *ex post* procjene koju provodi subjekt neovisan o pružatelju usluga od općeg gospodarskog interesa. Nadalje, povećanje učinkovitosti trebalo bi postići ne dovodeći u pitanje kvalitetu pružene usluge te bi trebalo biti u skladu sa standardima utvrđenima u zakonodavstvu Unije.

(1109) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 302., mehanizam učinkovitosti koji se primjenjuje na naknadu za operativne troškove utvrđen je u članku 35.3. ugovora o javnim uslugama. U praksi je mehanizam učinkovitosti uključen u indeksaciju naknade za operativne troškove ako je povećanje iznosa naknade manje od stvarne inflacije. Osim toga, u članku 35.4. ugovora o javnim uslugama utvrđuje se da se stvarni iznos naknade isplaćuje na temelju godišnjeg izvješća koje pružatelji javnih usluga podnose OTC-u. U skladu s člankom 46. ugovora o javnim uslugama godišnje izvješće mora sadržavati ažurirani račun dobiti i gubitka u istom formatu kao i predviđeni

([300]) Vidjeti, na primjer, Odluku Komisije 2012/321/EU od 25. siječnja 2012. o mjeri SA.14588(C20/2009) koju je provela Belgija u korist društva De Post – La Poste (sada bpost) (SL L 170, 29.6.2012., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj), Odluku od 1. kolovoza 2014. u predmetu SA.35608 – Hellenic Post – Naknada za financiranje univerzalne poštanske usluge (SL C 348, 3.10.2014., str. 48.) i Odluku od 29. siječnja 2016. u predmetu SA.41702 – Irska– Mehanizam za izjednačavanje rizika (SL C 104, 18.3.2016., str. 2.).

([301]) Ta je metodologija primijenjena u Odluci (EU) 2022/348 od 17. lipnja 2021. o mjerama SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) koje su Italija i regija Toskana provele u korist društva Toremar i njegova stjecatelja, društva Moby (SL L 64, 2.3.2022., str. 6., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

račun dobiti i gubitka (Prilog 9.), u kojem se uzima u obzir indeksacija troškova te kojem mora biti priložena bilješka u kojoj se uspoređuju i objašnjavaju razlike između stvarnih i predviđenih prihoda i troškova. Prema navodima francuskih tijela, reviziju provodi vanjski revizor kojeg je u okviru postupka javne nabave izabrao OTC. Stvarni iznos naknade stoga se temelji na transparentnoj *ex post* procjeni koju je proveo subjekt neovisan o pružatelju usluga od općeg gospodarskog interesa.

(1110) Nadalje, Komisija napominje da mehanizam za *ex post* nadzor iznosa naknade, kako je utvrđen u članku 35.1. ugovora o javnim uslugama, predviđa i određene poticaje za učinkovitost. U članku 35.1. ugovora o javnim uslugama utvrđuje se da u slučaju prekomjerne naknade (posebno ako se kapacitet plovila rezerviran za uslugu od općeg gospodarskog interesa koristi za komercijalne usluge) koncesionari mogu zadržati polovinu viška isplaćene naknade do maksimalnog iznosa od 5 % naknade. Činjenica da mogu zadržati dio prekomjerne naknade, ovisno o slučaju, potiče pružatelje usluga od općeg gospodarskog interesa da što učinkovitije koriste kapacitet plovila. Konkretno, time se potiče korištenje kapaciteta koji je u načelu rezerviran za uslugu od općeg gospodarskog interesa za komercijalne usluge, ako bi taj kapacitet inače ostao neiskorišten, i tako se smanjuju troškovi usluge od općeg gospodarskog interesa.

(1111) S obzirom na prethodno navedeno Komisija smatra da su uvjeti iz točaka od 40. do 43. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa ispunjeni.

(1112) Društvo Corsica Ferries tvrdi da mehanizam učinkovitosti, kako je utvrđen u članku 35.3. ugovora o javnim uslugama, ne ispunjava svoj cilj jer je formula za naknadu iz članka 35.3. tih ugovora očito pogrešna (uvodne izjave 512. i 513.). Posebno tvrdi da će primjena formule za indeksaciju dovesti do dodjele javne naknade društvima ugovarateljima u indeksiranom iznosu iznad razine inflacije. Međutim, Komisija tu tvrdnju smatra neutemeljenom.

(1113) Kako su objasnila francuska tijela, podaci u predviđenom računu dobiti i gubitka koncesionara (Prilog 9.) za svaku grupu temelje se na nominalnim vrijednostima za 2023. Nominalni iznos naknade za operativne troškove ažurira se svake godine kako bi odražavao stvarne vrijednosti (tj. usklađene s inflacijom) prema formuli iz članka 35.3. ugovora o javnim uslugama. Primjenom formule iz članka 35.3. tih ugovora postiže se da je povećanje naknade stvarno isplaćene u određenoj godini manje od inflacije.

(1114) Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da su ispunjeni zahtjevi za mehanizam učinkovitosti iz točaka od 39. do 43. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa i da je tvrdnja društva Corsica Ferries neutemeljena.

7.3.8.5. Odredbe koje se primjenjuju na poduzetnike koji obavljaju i djelatnosti koje nisu dio usluge od općeg gospodarskog interesa ili pružaju nekoliko usluga od općeg gospodarskog interesa

(1115) U skladu s točkom 44. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa, ako poduzetnik obavlja djelatnosti koje su dio usluge od općeg gospodarskog interesa i djelatnosti koje nisu dio te usluge, u internim izvješćima troškovi i prihodi povezani s uslugom od općeg gospodarskog interesa moraju se prikazati odvojeno od troškova i prihoda povezanih s ostalim uslugama u skladu s načelima utvrđenima u točki 31. Ako je poduzetniku povjereno pružanje nekoliko usluga od općeg gospodarskog interesa zato što sredstva dodjeljuju različita tijela ili zato što je priroda usluge od općeg gospodarskog interesa drukčija, interna izvješća poduzetnika moraju omogućiti provjeru postojanja prekomjerne naknade na razini svake usluge od općeg gospodarskog interesa.

(1116) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 293., člankom 30. ugovora o javnim uslugama propisuje se da se u internim izvješćima ugovaratelja troškovi i prihodi povezani s uslugom od općeg gospodarskog interesa moraju prikazati odvojeno od troškova i prihoda povezanih s ostalim uslugama, uzimajući u obzir ključeve za raspodjelu svih izravnih troškova potrebnih za pružanje usluge od općeg gospodarskog interesa i odgovarajući doprinos neizravnim troškovima koji su zajednički usluzi od općeg gospodarskog interesa i komercijalnim djelatnostima. Komisija napominje da ugovori o javnim uslugama u Prilogu 9. sadržavaju ključeve za raspodjelu za svaku stavku troškova ugovaratelja. Člankom 46. ugovora o javnim uslugama propisuje se i da ugovaratelji svake godine moraju izraditi godišnje izvješće o radu (uključujući ažurirani Prilog 9.) u kojem se stvarni prihodi i troškovi povezani s uslugom od općeg gospodarskog interesa prikazuju odvojeno od prihoda i troškova povezanih s komercijalnim djelatnostima i koje će ispitati OTC.

(1117) Komisija stoga smatra da su ispunjeni uvjeti iz točke 44. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

7.3.8.6. Prekomjerna naknada

(1118) U skladu s točkom 49. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa države članice moraju voditi računa o tome da poduzetnici ne primaju naknadu koja premašuje iznos utvrđen u skladu s tim okvirom. Na zahtjev Komisije moraju dostaviti dokaze o tome. Na kraju razdoblja povjeravanja i, u svakom slučaju, barem svake tri godine moraju izvršavati redovite provjere ili osigurati da se takve provjere izvršavaju.

(1119) Kako je opisano u uvodnim izjavama od 312. do 317., francuska tijela provest će godišnju *ex post* provjeru iznosa naknade isplaćene ugovarateljima kako bi se izbjegla prekomjerna naknada koja može proizići iz stvarnog korištenja plovila.

(1120) Prvo, valja napomenuti da se iznos naknade za svaku grupu izračunan *ex ante* u predviđenim računu dobiti i gubitka (Prilog 9.) temelji na minimalnom broju povratnih putovanja godišnje, odnosno osnovnom prometu, koji se zahtijeva u okviru usluge od općeg gospodarskog interesa (tj. uključujući povratna putovanja s promjenjivim rasporedom, ali isključujući dodatna povratna putovanja).

(1121) Kad je riječ o osnovnom prometu, naknada se izračunava na temelju ključeva za raspodjelu, koji će biti fiksni za vrijeme cijelog trajanja ugovora (uvodna izjava 307.), osim ako se u okviru *ex post* provjere utvrdi odstupanje između ključa za raspodjelu iz Priloga 9. i ključa za raspodjelu koji proizlazi iz stvarnog pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa. Taj mehanizam stoga omogućuje da se po potrebi *ex post* smanji iznos naknade za operativne troškove, troškove ulaganja i troškove goriva s obzirom na stvarno korištenje plovila. To znači da će se ključevi za raspodjelu iz Priloga 9., a time i naknada, prilagoditi u slučaju da se kapacitet plovila rezerviran za djelatnosti povezane s uslugom od općeg gospodarskog interesa zapravo koristi za komercijalnu uslugu.

(1122) Osim toga, za neobavljene prelaske neće se isplatiti naknada (uvodna izjava 315.).

(1123) OTC provodi *ex post* provjeru izračuna naknade na temelju godišnjeg izvješća koncesionara, koje sadržava ažurirani račun dobiti i gubitka u istom formatu kao i predviđeni račun dobiti i gubitka (Prilog 9.) te priloženu bilješku u kojoj se uspoređuju i objašnjavaju razlike između stvarnih i predviđenih prihoda i troškova. Ugovaratelj će izvršiti povrat CdC-u ako postoji razlika između iznosa naknade koji proizlazi iz predviđenog računa dobiti i gubitka i iznosa koji proizlazi iz ažuriranog računa dobiti i gubitka.

(1124) Kad je riječ o dodatnim povratnim putovanjima, usluga se u cijelosti smatra uslugom od općeg gospodarskog interesa. Kako je navedeno uvodnoj izjavi 306., u članku 38.1. ugovora o javnim uslugama propisuje se da je naknada za dodatno povratno putovanje, ako je obavljeno, (i) očekivani iznos naknade po povratnom putovanju naveden u Prilogu 9. (predviđeni račun dobiti i gubitka) i (ii) iznos koji proizlazi iz ažuriranog računa dobiti i gubitka i uključuje stvarne neto troškove nastale pri obavljanju dodatnog povratnog putovanja te je dio godišnjeg izvješća, ovisno o tome koji je iznos manji. Komisija smatra da je taj pristup razuman kako bi se izbjegla prekomjerna naknada.

(1125) Na temelju prethodno navedenog Komisija smatra da je pristup francuskih tijela primjeren kako bi se isključio rizik od prekomjerne naknade.

(1126) Kad je riječ o povratu bilo kakvog viška naknade, u skladu s člankom 35.1. ugovora o javnim uslugama koncesionari mogu zadržati polovinu viška isplaćene naknade do maksimalnog iznosa 5 % naknade. Društvo Corsica Ferries tvrdi da bi to dovelo do prekomjerne naknade (uvodna izjava 505.).

(1127) Komisija smatra da bi tu tvrdnju trebalo odbiti. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 1110., činjenica da mogu zadržati dio prekomjerne naknade, ovisno o slučaju, potiče pružatelje usluga od općeg gospodarskog interesa da što učinkovitije koriste kapacitet plovila. Kad je riječ o neobavljenim prelascima, valja napomenuti da OTC može otkazati povratno putovanje samo u slučaju više sile ili nepredvidivih okolnosti te u dogovoru s koncesionarima (uvodna izjava 291.). Stoga se činjenica da se korisnicima mjera ne nadoknađuju barem fiksni troškovi povezani s otkazanim povratnim putovanjem može smatrati prilično konzervativnom. U svakom slučaju, iznos koji pružatelji javnih usluga mogu zadržati u slučaju prekomjerne naknade ograničen je na 5 % naknade.

(1128) Kako je navedeno u uvodnim izjavama od 503. do 511., društvo Corsica Ferries iznosi dodatne argumente kako bi dokazalo da uvjeti ugovora o javnim uslugama nisu dovoljni za isključivanje rizika od prekomjerne naknade. Ti argumenti moraju se odbiti.

(1129) *Prvo*, društvo Corsica Ferries ističe da se Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa propisuje da se dobit povezana s komercijalnim djelatnostima uzima u obzir pri izračunu iznosa naknade samo ako se uslugom od općeg gospodarskog interesa pružateljima dodjeljuju posebna ili isključiva prava i ako ta dobit premašuje razumnu dobit. Međutim, kako je navedeno u uvodnim izjavama od 1016. do 1096., te dvije okolnosti u ovom slučaju nisu utvrđene

(1130) *Drugo*, kako je navedeno u uvodnim izjavama od 1079. do 1089., primijenjeni ključevi za raspodjelu troškova objektivni su i dovoljno opravdani kako bi se rizik od prekomjerne naknade za pružanje usluga od općeg gospodarskog interesa sveo na najmanju moguću mjeru.

(1131) *Treće*, pojam „ključ koji proizlazi iz poslovanja" eksplicitan je i mora se tumačiti s obzirom na opća načela raspodjele troškova koja su utvrdila francuska tijela i koja su predstavljena ponuditeljima u postupku javne nabave radi sklapanja ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 308.). U svakom slučaju, pojam je detaljnije definiran u člancima 35.1. i 37.1. ugovora o javnim uslugama kao *„ključ za raspodjelu koji bi proizlazio iz stvarnog poslovanja (stvarni troškovi i prihodi, stvarne aktivnosti plovila itd.)"*.

(1132) *Četvrto*, suprotno onomu što tvrdi društvo Corsica Ferries, komercijalna dobit koju su ostvarili korisnici mjera, koja se u skladu s člankom 32. ugovora o javnim uslugama (uvodna izjava 296.) mora ponovno uložiti kako bi se ostvarili ciljevi poboljšanja kvalitete usluge od općeg gospodarskog interesa iz perspektive okoliša, ne čini nezakonitu potporu za ulaganje. Kao prvo, komercijalna dobit ne smatra se državnim sredstvima. Kao drugo, kako je prethodno navedeno, ključevi za raspodjelu troškova dobro su definirani, tako da se može isključiti svako unakrsno subvencioniranje ulaganja koja se financiraju komercijalnom dobiti.

(1133) Naposljetku, treba odbiti i argument društva Corsica Ferries prema kojem ugovaratelji ostvaruju nerealizirani kapitalni dobitak od plovila na kraju ugovora o javnim uslugama, koji proizlazi iz činjenice da izdaci za amortizaciju i najam, koji se nadoknađuju u okviru komponente troškova ulaganja, premašuju ekonomsku amortizaciju plovila u istom razdoblju. Iako Komisija priznaje da u određenim slučajevima može postojati razlika između gospodarskog vijeka imovine i razdoblja u kojem poduzetnik amortizira imovinu, za izračun iznosa naknade nije očito pogrešno koristiti, kao što je to ovdje slučaj, amortizaciju koja proizlazi iz primjene istih načela amortizacije kao što su ona koja poduzetnik primjenjuje u računovodstvene svrhe i koja su u skladu s praksama u pomorskom sektoru.

(1134) Konkretno, u okviru službenog istražnog postupka francuska tijela potvrdila su da je u konačnoj verziji Priloga 9. metoda koja se primjenjuje za izračun amortizacije plovila metoda linearne amortizacije i da su kandidati odredili razdoblje amortizacije prema životnom vijeku plovila u sektoru pomorskog prijevoza tereta i putnika, koji u prosjeku iznosi 30 godina.

7.3.8.7. Zaključak o iznosu naknade

(1135) Na temelju razmatranja iz uvodnih izjava od 1071. do 1133. Komisija smatra da su francuska tijela ispunila uvjete utvrđene u odjeljku 2.8. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa za iznos naknade, posebno neto troškove, metodologiju raspodjele troškova, razumnu dobit, poticaje za učinkovitost i prekomjernu naknadu.

7.3.9. *Dodatni zahtjevi koji bi mogli biti nužni kako bi se osiguralo da nema utjecaja na razvoj trgovine u mjeri koja je suprotna interesima Unije*

(1136) U skladu s točkom 51. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa uvjeti utvrđeni u odjeljcima od 2.1. do 2.8. tog okvira obično su dostatni kako bi se osiguralo da potpora ne narušava tržišno natjecanje na način koji je suprotan interesima Unije.

(1137) U skladu točkom 52. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa moguće je, međutim, da u nekim iznimnim okolnostima ozbiljno narušavanje tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu i dalje nije riješeno te da potpora utječe na trgovinu u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno interesima Unije. U tom slučaju Komisija će u skladu s točkom 53. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa ispitati može li se to narušavanje ublažiti određivanjem uvjeta državi članici ili zahtijevanjem od države članice da preuzme obveze.

(1138) U točki 54. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa navodi se da se ozbiljno narušavanje tržišnog natjecanja koje je suprotno interesima Unije očekuje samo u iznimnim okolnostima. Komisija bi trebala pozornost ograničiti na ona narušavanja u kojima potpora ima snažne negativne učinke na druge države članice i funkcioniranje unutarnjeg tržišta, na primjer jer se poduzetnicima u važnim gospodarskim sektorima uskraćuje mogućnost postizanja potrebnog opsega poslovanja kako bi učinkovito poslovali.

(1139) U točkama od 55. do 59. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa predstavljeno je pet situacija u kojima bi Komisija trebala provesti dubinsku analizu narušavanja tržišnog natjecanja kako je predviđeno u točki 52. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

(1140) U točki 55. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa smatra se da do takvog narušavanja može doći, na primjer, ako se razdoblje povjeravanja usluge od općeg gospodarskog interesa ne može opravdati objektivnim kriterijima (kao što je potreba za amortizacijom neprenosive nepokretne imovine) ili ako povjeravanje uključuje više zadaća (koje obično podliježu zasebnim aktima o povjeravanju bez gubitka društvene koristi i bez dodatnih troškova u smislu učinkovitosti i djelotvornosti pružanja usluga). U tom bi slučaju Komisija ispitala može li se ista javna usluga jednako kvalitetno pružati uz manje narušavanje tržišnog natjecanja, na primjer na temelju akta o povjeravanju koji je ograničeniji u smislu trajanja ili područja primjene ili na temelju zasebnih akata o povjeravanju.

(1141) U ovom slučaju Komisija smatra da je razdoblje povjeravanja opravdano na temelju objektivnih kriterija (odjeljak 7.3.4.). Nadalje, ugovori o javnim uslugama zadovoljavaju jasno utvrđenu potrebu za javnom uslugom i sadržavaju proporcionalne obveze pružanja javne usluge kako bi se zadovoljile te potrebe. Stoga nisu mogli imati ograničenije područje primjene. Naposljetku, francuska tijela predvidjela su ugovor o javnim uslugama za svaku pomorsku liniju na koju se odnose potrebe za javnom uslugom prijevoza tereta i putnika, tako da su osigurala zasebne akte o povjeravanju. Stoga u ovom slučaju nije potrebno dubinski analizirati narušavanje tržišnog natjecanja na temelju točke 55. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

(1142) U točki 56. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa smatra se da detaljnija ocjena može biti potrebna ako država članica bez provedbe postupka javnog natječaja pružatelju javnih usluga povjeri zadaću pružanja usluge od općeg gospodarskog interesa na tržištu koje nije ograničeno i na kojem se već nude slične usluge ili je moguće da će se nuditi u bliskoj budućnosti ako ne bude usluge od općeg gospodarskog interesa. Ti nepovoljni učinci na razvoj trgovine mogu biti izraženiji ako se usluga od općeg gospodarskog interesa nudi po cijeni koja je niža od troškova svakog stvarnog ili potencijalnog pružatelja i ako dovodi do sprečavanja pristupa tržištu. Uz potpuno poštovanje širokog diskrecijskog prava države članice da definira uslugu od općeg gospodarskog interesa, Komisija stoga može zahtijevati izmjene, na primjer u pogledu dodjele potpore, ako može razumno dokazati da bi se ista usluga od općeg gospodarskog interesa mogla pružati pod jednakim uvjetima za korisnike uz manje narušavanje tržišnog natjecanja i uz niže troškove za državu.

(1143) U ovom slučaju Komisija primjećuje da francuska tijela nisu dodijelila ugovore o javnim uslugama bez provedbe postupka javne nabave. Stoga točka 56. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa nije primjenjiva na ovaj predmet. U svakom slučaju, Komisija smatra da su francuska tijela jasno utvrdila nekoliko potreba za javnom uslugom na linijama između Korzike i luke Marseille koje nije bilo moguće zadovoljiti nijednom drugom sličnom komercijalnom uslugom iz/do luka Toulon/Nica. Utvrdila su i da ne postoji alternativni pristup koji bi manje ograničio tržišno natjecanje uz niže troškove za državu. Stoga u ovom slučaju nije potrebno dubinski analizirati narušavanje tržišnog natjecanja na temelju točke 55. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

(1144) Komisija navodi i da se ugovori o javnim uslugama uglavnom odnose na usluge pomorskog prijevoza nevučenog tereta te da nije sporno da postoji potpuni tržišni nedostatak tih usluga na linijama između Korzike i kontinentalne Francuske i da samo luka Marseille ima dovoljan kapacitet za njihov prihvat.

(1145) Komisija napominje i da se prijevoz vučenog tereta, za potrebe kojeg je Francuska utvrdila djelomičnu zamjenjivost luka Toulon i Marseille, odnosi na samo 20 % ukupne potražnje za prijevozom vučenog tereta i 4 % ukupne potražnje za prijevozom tereta ([302]). Budući da je riječ o malim količinama, narušavanje tržišta je minimalno i nema stvaran učinak na tržišno natjecanje.

(1146) Osim toga, ugovorom o javnim uslugama za liniju Marseille – Propriano, kojim je obuhvaćen i prijevoz putnika, rješava se i potpuni tržišni nedostatak usluga pomorskog prijevoza do Propriana. Stoga taj ugovor o javnim uslugama ne može dovesti do sprečavanja ili ograničavanja pristupa tržištu ili do diskriminirajuće mjere u smislu Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa i Uredbe o kabotaži.

(1147) Osim toga, valja istaknuti da luka Marseille ima dovoljno kapaciteta da prijevozniku kao što je društvo Corsica Ferries omogući pružanje usluga iz te luke. Nijedan dokaz podnesen Komisiji u okviru službenog istražnog postupka ne upućuje na suprotno.

(1148) U točki 57. navodi se da je pojačani nadzor potreban i ako je povjeravanje obveze pružanja usluge povezano s posebnim ili isključivim pravima kojima se ozbiljno ograničava tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno interesima Unije.

(1149) U ovom slučaju Komisija smatra da se ugovorima o javnim uslugama ne dodjeljuju nikakva posebna ili isključiva prava. Stoga točka 57. nije primjenjiva na ovaj predmet.

(1150) U točki 58. navodi se da će Komisija obratiti pozornost i na situacije u kojima potpora poduzetniku omogućuje da financira izgradnju ili korištenje infrastrukture koja se ne može replicirati te da spriječi pristup tržištu na kojem se pruža usluga od općeg gospodarskog interesa ili relevantnim povezanim tržištima.

(1151) Komisija smatra da u ovom slučaju predmetni ugovori o javnim uslugama ne uključuju infrastrukturu koja se ne može replicirati niti financijska sredstva dodijeljena na temelju njih omogućuju koncesionarima da financiraju izgradnju ili korištenje takve infrastrukture. Stoga točka 58. nije primjenjiva na ovaj predmet.

(1152) Naposljetku, u skladu s točkom 59., ako je narušavanje tržišnog natjecanja posljedica povjeravanja koje onemogućuje učinkovitu provedbu ili izvršavanje zakonodavstva Unije namijenjenog zaštiti pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta, Komisija će ispitati može li se javna usluga jednako kvalitetno pružati uz manje narušavanje tržišnog natjecanja, na primjer potpunom provedbom sektorskog zakonodavstva Unije.

(1153) Komisija navodi da u ovom slučaju ugovori o javnim uslugama ne onemogućuju učinkovitu provedbu ili izvršavanje zakonodavstva koje je na snazi jer su francuska tijela strogo poštovala načela utvrđena sektorskim zakonodavstvom na snazi, odnosno Uredbom o kabotaži.

(1154) Stoga u ovom slučaju nije potrebno dubinski analizirati narušavanje tržišnog natjecanja na temelju točke 55. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

([302]) Procjena potražnje za prijevozom tereta temelji se na povijesnim podacima (uvodna izjava 224.), koji pokazuju da je vučeni teret činio samo oko 20 % ukupnog tereta prevezenog između Marseillea i Korzike u razdoblju od 2016. do 2020. (uvodna izjava 54.). Budući da se smatra da su luke Marseille i Toulon zamjenjive za 20 % potražnje za prijevozom vučenog tereta, sveukupno se smatra da su Marseille i Toulon zamjenjivi za samo 4 % ukupne potražnje za prijevozom tereta.

7.3.10. *Zahtjevi za objavljivanje određenih informacija koje se odnose na uslugu od općeg gospodarskog interesa*

(1155) Točka 60. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa glasi: „Za svaku naknadu za uslugu od općeg gospodarskog interesa na koju se primjenjuje ova Komunikacija predmetna država članica mora objaviti sljedeće podatke na internetu ili na drugi prikladan način:

— rezultate javnog savjetovanja ili drugog prikladnog instrumenta iz točke 14.;

— sadržaj i trajanje obveza pružanja javne usluge;

— predmetnog poduzetnika i, prema potrebi, državno područje;

— godišnje iznose potpora koje su dodijeljene predmetnom poduzetniku.”

(1156) Komisija napominje da su u ovom slučaju francuska tijela objavila podatke propisane u točki 60. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa ([303]), osim godišnjih iznosa potpora koje su dodijeljene korisnicima, koji će se objaviti nakon revizije tih podataka.

(1157) Komisija stoga smatra da su ispunjeni uvjeti iz točke 60. Okvira za usluge od općeg gospodarskog interesa.

7.3.11. *Zaključak o spojivosti mjera*

(1158) Na temelju prethodno navedenog Komisija zaključuje da su mjere u skladu s Okvirom za usluge od općeg gospodarskog interesa i Uredbom o kabotaži. Ugovori o javnim uslugama stoga su spojivi s unutarnjim tržištem.

8. **ZAKLJUČCI**

(1159) Komisija smatra da je Francuska u suprotnosti s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a nezakonito provela ugovore o javnim uslugama, koji čine državnu potporu u skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a. Međutim, ugovori o javnim uslugama spojivi su s unutarnjim tržištem,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

1. Financijska naknada u ukupnom iznosu od 853,6 milijuna EUR koju je Francuska dodijelila društvima Corsica Linea i La Méridionale (pojedinačno ili zajedno) na temelju pet ugovora o javnim uslugama koji se odnose na pomorski prijevoz do/s Korzike iz/do luke Marseille za razdoblje 2023. – 2030. čini državnu potporu u skladu s člankom 107. stavkom 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

2. Državna potpora iz stavka 1. koju je Francuska nezakonito provela u skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije spojiva je s unutarnjim tržištem u smislu članka 106. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

([303]) Za rezultate javnih savjetovanja vidjeti sljedeću poveznicu: https://www.isula.corsica/Synthese-des-resultats-des-consultations-publiques-sur-le-transport-maritime-entre-la-Corse-et-le-continent-francais_a4936.html?preview=1 (pristupljeno 18. listopada 2024.), a za ostale podatke sljedeću poveznicu: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (pristupljeno 18. listopada 2024.).

Članak 2.

Ova je Odluka upućena Francuskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 26. studenog 2024.

Za Komisiju
Margrethe VESTAGER
Izvršna potpredsjednica