Zbornik sudske prakse

PRESUDA OPĆEG SUDA (šesto vijeće)

1. ožujka 2017.[1]

„Državne potpore – Pomorska kabotaža – Potpore koje je Francuska provela u korist Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) i Compagnie méridionale de navigation – Usluga od općeg gospodarskog interesa – Naknade za dodatnu uslugu u odnosu na osnovnu uslugu, koja je namijenjena pokrivanju razdoblja vrhunca turističke sezone – Odluka kojom se potpore proglašavaju nespojivima s unutarnjim tržištem – Pojam državne potpore – Prednost – Presuda Altmark – Utvrđivanje iznosa potpore“

U predmetu T-454/13,

Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), sa sjedištem u Marseilleu (Francuska), kojeg su zastupali A. Winckler, F.-C. Laprévote, J.-P. Mignard i S. Mabile, a zatim A. Winckler i F.-C. Laprévote i naposljetku F.-C. Laprévote i C. Froitzheim, *avocats*,

tužitelj,

protiv

Europske komisije, koju zastupaju M. Afonso i B. Stromsky, u svojstvu agenata,

tuženik,

koju podupire

Corsica Ferries France SAS, sa sjedištem u Bastiji (Francuska), kojeg zastupaju S. Rodrigues i C. Bernard-Glanz, *avocats*,

intervenijent,

povodom zahtjeva na temelju članka 263. UFEU-a za poništenje Odluke Komisije 2013/435/EU od 2. svibnja 2013. o državnoj potpori SA.22843 (2012/C) (*ex* 2012/NN) koju je Francuska provela u korist društava Société Nationale Corse Méditerranée i Compagnie Méridionale de Navigation (SL 2013., L 220, str. 20.),

OPĆI SUD (šesto vijeće),

u sastavu: S. Frimodt Nielsen, predsjednik, A. M. Collins (izvjestitelj) i V. Valančius, suci,

tajnik: G. Predonzani, administratorica,

uzimajući u obzir pisani dio postupka i nakon rasprave održane 14. lipnja 2016.,

1 — * Jezik postupka: francuski

donosi sljedeću

Presudu

Okolnosti spora

Glavni sudionici

1 Tužitelj, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM), francusko je brodarsko društvo koje osigurava redovne linije, među ostalim, prema Korzici (Francuska) s polaskom iz luka u Marseilleu (Francuska) i Nici (Francuska), povezujući ih s lukama u gradovima Ajaccio, Bastia, Calvi, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio i Propriano.

2 U vrijeme nastanka činjenica, SNCM upravljao je flotom od deset brodova, od čega šest trajekata, odnosno *Danielle Casanova*, *Napoléon Bonaparte*, *Corse*, *Méditerranée*, *Île de Beauté* i *Excelsior* te četiri broda za mješoviti teret za prijevoz putnika i tereta, odnosno *Jean Nicoli* (koji je 2009. zamijenio *Monte Cinto* za pružanje predmetnih usluga), *Pascal Paoli*, *Paglia Orba* i *Monte d'Oro*.

3 Tribunal de commerce de Marseille (Trgovački sud u Marseilleu) pokrenuo je presudom od 28. studenoga 2014. predstečajni postupak protiv društva SNCM. Presudom od 20. studenoga 2015., taj je sud prihvatio jednu od ponuda koje su mu podnesene za preuzimanje SNCM-a. Posljedično, proglasio je konverziju predstečajnog postupka u prisilnu likvidaciju SNCM-a te je utvrdio da kupac preuzima vlasništvo 45 dana nakon datuma presude.

4 Compagnie méridionale de navigation (u daljnjem tekstu: CMN) francusko je brodarsko društvo koje, među ostalim, pruža usluge iz Marseillea prema lukama u gradovima Bastia, Ajaccio i Propriano.

5 Za pružanje predmetnih usluga CMN je upotrebljavao tri broda za mješoviti teret, odnosno *Kalliste*, *Girolata* i *Scandola* (kojeg je kasnije zamijenio *Piana*).

6 Corsica Ferries France SAS (u daljnjem tekstu: Corsica Ferries) francusko je brodarsko društvo koje osigurava redovne pomorske linije između, među ostalim, kontinentalne Francuske i Korzike, odnosno linije Nica – Ajaccio, Nica – L'Île-Rousse, Nica – Bastia, Nica – Calvi, Toulon – Ajaccio, Toulon – Bastia i Toulon – L'Île-Rousse.

7 Collectivité territoriale de Corse (Područna samouprava Korzike, u daljnjem tekstu: CTC) pravna je osoba francuskog javnog prava koja se sastoji od tri subjekta, odnosno od skupštine Korzike, izvršnog vijeća Korzike te gospodarskog, socijalnog i kulturnog vijeća Korzike.

8 Office des transports de la Corse (Ured za promet Korzike, u daljnjem tekstu: OTC) francuska je javna ustanova industrijskog i trgovačkog karaktera koju je osnovao CTC, a zadužena je za provedbu politike zračnog i pomorskog prometa tog otoka. Među ostalim, OTC ima zadaću upravljati proračunskim paketom koji CTC dodjeljuje kako bi se osigurao teritorijalni kontinuitet te raspodijeliti sredstva između zračnog i pomorskog prometa. U tom pogledu, s prijevoznicima, na koje su prenesene javne ovlasti, OTC sklapa sporazume kojima se određuju, osobito, cijene, uvjeti izvršenja i kvaliteta usluge. Cilj je načela teritorijalnog kontinuiteta kompenzirati izoliranost i osigurati povezanost otoka na način koji je što sličniji isključivo kontinentalnim linijama te na pomorske linije između kontinentalne Francuske i Korzike primijeniti cijenu koja je slična cijenama kopnenog prijevoza.

Usluga pomorskog prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike i sporazumi o prijenosu javnih ovlasti

9 U vrijeme nastanka činjenica, uslugu pomorskog prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike pružaju tri brodarska društva, odnosno SNCM, CMN i Corsica Ferries. Četvrto društvo, odnosno Moby Lines, povezivalo je Toulon i Korziku od travnja 2010. do veljače 2011.

10 Putnički promet između kontinenta i Korzike izrazito je sezonske naravi te se većina tog prometa odvija tijekom ljetnih mjeseci. Tijekom 2000. glavna tendencija na tržištu prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike bio je razvoj ponude prijevoza iz Toulona koji je postao glavna luka s kojom je Korzika bila prometno povezana. Usporedno s tom tendencijom povećanja prometa iz Toulona povećavao se tržišni udio društva Corsica Ferries.

11 SNCM i CMN, s jedne strane, i Francuska Republika, s druge strane, potpisali su 31. ožujka 1976. Okvirni sporazum na 25 godina za pružanje javne usluge pomorskog prijevoza od kontinentalne Francuske do Korzike.

12 Povodom završetka te koncesije za javnu uslugu, 31. prosinca 2001., korzička tijela revidirala su sustav pomorskog prijevoza do otoka.

13 Stoga su od 1. siječnja 2002. poslovale samo linije s polaskom iz Marseillea u okviru sporazuma o prijenosu javnih ovlasti, za koje su ovlaštenici imali pravo na financijsku naknadu. Taj je sporazum na pet godina sklopljen između SNCM-a i CMN-a, s jedne strane, i CTC-a i OTC-a, s druge strane.

14 Za druge linije, odnosno one s polaskom iz Nice i Toulona, korzička su tijela, istodobno sa sporazumom iz točke 13. ove presude, uspostavila program potpora socijalnog karaktera u korist stanovnika otoka kao i drugih socijalno utvrđenih kategorija. Sporazumom o socijalnoj potpori tako je omogućeno da se svakom putniku koji ima pravo na povlaštenu cijenu isplati potpora koju su unaprijed financirali prijevoznici koji su pristali poštovati obveze javne usluge, pri čemu im je ta jedinična potpora kasnije vraćena. Predviđene kategorije predstavljale su oko dvije trećine ukupnog prometa (stanovnici Korzike, osobe mlađe od 25 godina ili starije od 60 godina, studenti mlađi od 27 godina, obitelji i osobe s invaliditetom). Taj je program potpora Europska komisija odobrila Odlukom od 2. srpnja 2002. (Državna potpora N 781/2001 – Program pojedinačnih potpora socijalnog karaktera za pomorski prijevoz do Korzike). Odlukom od 23. travnja 2007. (Državna potpora N 13/2007 – Produljenje programa pojedinačnih potpora socijalnog karaktera za pomorski prijevoz do Korzike N 781/2001), Komisija je odobrila da se navedeni program potpora produlji do 31. prosinca 2013. Tim pomorskim linijama između luka u Nici i Toulonu, s jedne strane, i luke na Korzici, s druge strane, uglavnom je upravljao Corsica Ferries.

15 Uredbom od 24. ožujka 2006., skupština Korzike odobrila je načelo obnove prijenosa javnih ovlasti (u daljnjem tekstu: PJO) za pomorski prijevoz od luke u Marseilleu do luka u gradovima Ajaccio, Bastia, Calvi, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio i Propriano od 1. siječnja 2007. Istom uredbom skupština je dala ovlast predsjedniku OTC-a da, u ime CTC-a, pokrene postupak javne nabave, provede tehničku procjenu ponuda i da zajedno s CTC-om odluči o dodjeli PJO-a.

16 Obavijest o pozivu na nadmetanje objavljena je 27. svibnja 2006. u *Službenom listu Europske unije* kao i 9. lipnja 2006. u dnevnim novinama *Les Échos*. Četiri su ponude podnesene 4. kolovoza 2006., zadnjeg dana za podnošenje ponuda, odnosno ponuda SNCM-a, ponuda društva Corsica Ferries, ponuda CMN-a i ponuda privremene skupine koja se sastojala od društva Corsica Ferries i CMN-a.

17 Odlukom od 15. prosinca 2006., Conseil d'État (Državno vijeće, Francuska) poništio je postupak javne nabave PJO-a.

18 Uredbom od 22. prosinca 2006., skupština Korzike odlučila je u potpunosti ponoviti postupak javne nabave PJO-a, produljiti PJO do 30. travnja 2007. i utvrditi da se novi PJO počinje primjenjivati od 1. svibnja 2007.

19 Nova obavijest o pozivu na nadmetanje objavljena je 30. prosinca 2006. u *Službenom listu Europske unije*, 4. siječnja 2007. u novinama *Les Échos* i 5. siječnja 2007. u tjedniku *Le Journal de la Marine Marchande*. Dvije su ponude podnesene 9. veljače 2007., odnosno, s jedne strane, zajednička ponuda SNCM-a i CMN-a koji su činili privremenu skupinu (u daljnjem tekstu: skupina SNCM – CMN) za sve linije, istodobno u obliku ukupne ponude i ponude po linijama te, s druge strane, ponuda društva Corsica Ferries za linije Marseille – Ajaccio, Marseille – Porto-Vecchio i Marseille – Propriano, istodobno u obliku ukupne ponude za te tri linije i ponude po linijama.

20 Rješenjem od 27. travnja 2007., sudac privremene pravne zaštite tribunal administratif de Bastia (Upravnog suda u Bastiji), pred kojim je Corsica Ferries pokrenuo postupak, poništio je pregovaračku fazu postupka javne nabave PJO-a kao i odluku predsjednika izvršnog vijeća Korzike i predsjednika OTC-a da prihvate ponudu skupine SNCM – CMN i da predlože skupštini Korzike da toj skupini dodijeli PJO. Presudio je na CTC-u i OTC-u da ponove razgovore s poduzetnicima koji su podnijeli ponude.

21 Uredbom od 27. travnja 2007., skupština Korzike produljila je trajanje prijenosa ovlasti za dva mjeseca i te je utvrdila da se novi prijenos ovlasti počinje primjenjivati od 1. srpnja 2007.

22 Nakon nove pregovaračke faze sa skupinom SNCM – CMN i društvom Corsica Ferries, OTC je predložio odbijanje ponude potonjeg društva jer nije moglo na siguran i konačan način utvrditi datum kada će moći izvršavati PJO i jer ne ispunjava uvjet o maksimalnoj starosti brodova koja je propisana u tehničkim specifikacijama poziva na nadmetanje.

23 Uredbom od 7. lipnja 2007., skupština Korzike povjerila je skupini SNCM – CMN PJO za pomorski prijevoz između luke u Marseilleu i luka na Korzici u razdoblju od 1. srpnja 2007. do 31. prosinca 2013.

24 Članak 1. te uredbe glasi kako slijedi:

„Odobrava se izvještaj predsjednika izvršnog vijeća [Korzike] u kojem je navedeno, s jedne strane, da ponuda skupine SNCM – CMN ispunjava odredbe i kriterije tehničkih specifikacija poziva na nadmetanje i dokumentacije za nadmetanje za svih pet linija i, s druge strane, da društvo Corsica Ferries ne može na siguran i konačan način utvrditi datum kada će moći izvršavati sljedeći [PJO] i da se u tom pogledu uvjeti koje predlaže, u pogledu elemenata izvan [PJO-a], ne mogu uzeti u obzir."

25 Odlukom od istog dana, predsjednik izvršnog vijeća Korzike ovlašten je za potpisivanje sporazuma o prijenosu javnih ovlasti u pogledu tog pomorskog prijevoza (u daljnjem tekstu: SPJO).

26 SPJO sklopljen je 7. lipnja 2007. na razdoblje od 1. srpnja 2007. do 31. prosinca 2013.

27 Presudom od 24. siječnja 2008., tribunal administratif de Bastia odbio je zahtjev društva Corsica Ferries za poništenje uredbe i odluke iz točaka 23. i 25. ove presude. Presudom od 7. studenoga 2011., cour administrative d'appel de Marseille (Prizivni upravni sud u Marseilleu) ukinuo je tu presudu te je poništio tu uredbu i odluku. Odlukom od 13. srpnja 2012., Conseil d'État je na žalbu SNCM-a i CMN-a ukinuo presudu cour administrative d'appel de Marseille te mu je vratio predmet na ponovno suđenje. Presudom od 6. travnja 2016., cour administrative d'appel de Marseille ukinuo je presudu tribunal administratif de Bastia od 24. siječnja 2008. te je poništio navedenu uredbu i odluku.

28 Člankom 1. SPJO-a utvrđeno je da je njegov predmet pružanje redovnih pomorskih usluga na svim linijama PJO-a između luke u Marseilleu i luka u gradovima Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano i Balagne (Calvi i L'Île-Rousse).

29 U dokumentaciji za nadmetanje, iz Priloga 1. SPJO-u, utvrđuje se narav navedenih usluga. Osobito se predviđa:

— stalna usluga „prijevoz putnika i tereta" koja se godinu dana pruža na svim predmetnim linijama (u daljnjem tekstu: osnovna usluga) i

— dodatna usluga „prijevoz putnika" koja se tijekom vršnih razdoblja pruža na linijama Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia i Marseille – Propriano (u daljnjem tekstu: dodatna usluga).

30 Člankom 2. SPJO-a osobito se utvrđuju referentni iznosi financijskih naknada na koje se ovlaštenici obvezuju za vrijeme PJO-a.

31 Člankom 3. SPJO-a predviđa se da PJO ne podrazumijeva isključivost na predmetnim pomorskim linijama, nego omogućuje drugim prijevoznicima, iako pod određenim obvezama, da pružaju redovnu uslugu bez financijske naknade. Tim je člankom pojašnjeno i da se zahtjevi za financijsku naknadu ovlaštenika utvrđuju ovisno o sustavu potpora socijalnog karaktera.

32 Člankom 5. SPJO-a, naslovljenim „uvjeti isplate financijskih naknada", predviđeno je, u njegovu stavku 2. trećem podstavku, da je godišnja konačna financijska naknada za svakog koncesionara ograničena na iznos deficita u poslovanju koji nastaje ispunjavanjem obveza koje proizlaze iz dokumentacije za nadmetanje, uzimajući u obzir razuman prinos od brodova razmjerno broju dana njihova stvarnog korištenja za prijevoz u skladu s tim obvezama. Razumnim prinosom od korištenih brodova smatra se postotak od 15 % njegove ugovorne vrijednosti. Ta je ugovorna vrijednost utvrđena u Prilogu 3. SPJO-u.

33 Člankom 7. SPJO-a, naslovljenim „zaštitna klauzula", propisuje se u njegovu stavku 1. da, u slučaju znatne izmjene tehničkih, regulatornih ili gospodarskih uvjeta upravljanja prenesenim uslugama ili radi uzimanja u obzir vanjskih događaja koji imaju znatan utjecaj na financijske obveze jednog ili više ovlaštenika, strane se sastaju, na inicijativu prve strane koja to predloži, radi poduzimanja mjera vraćanja prvotne financijske ravnoteže SPJO-a, „pri čemu su prioritet najviše cijene i prilagodba usluga".

34 Člankom 7. stavkom 2. SPJO-a podsjeća se na to da se referentni iznosi godišnjih financijskih naknada utvrđuju ovisno o predviđanjima bruto prihoda po putnicima i teretu koji su navedeni u ponudi svakog ovlaštenika. Istom se odredom predviđa mogućnost da se svake godine i u određenim slučajevima prilagodi, na način da se povisi ili snizi, financijska naknada za svaku kategoriju prihoda i za svakog ovlaštenika. Navedenom odredbom propisuje se i da se taj mehanizam primjenjuje samo do datuma primjene klauzule o prilagodbi koja je predviđena člankom 8. SPJO-a.

35 Članak 8. SPJO-a, naslovljen „klauzula o prilagodbi", glasi kako slijedi:

„Uzimajući u obzir trajanje [SPJO-a], predviđa se izvješće tijekom treće godine radi analize, na temelju postupka i drugog stručnog mišljenja, financijska ravnoteža [SPJO-a] i donošenja, s kojim su strane suglasne, eventualnih korektivnih mjera u pogledu usluga i mjera prilagodbe cijena kojima će se jamčiti da [CTC] ima nadzor nad svojom financijskom intervencijom, osobito smanjenjem naknade, i kojima će se morati očuvati opća struktura [SPJO-a]."

36 U skladu s tom klauzulom o prilagodbi, SPJO je izmijenjen krajem 2009.

Postupak pred Komisijom i pobijana odluka

37 Dopisima od 27. rujna, 30. studenoga i 20. prosinca 2007., Komisija je primila pritužbu od društva Corsica Ferries u pogledu nezakonitih državnih potpora koje su nespojive s unutarnjim tržištem, koje su SNCM i CMN primili putem SPJO-a.

38 Dopisima od 20. svibnja 2010., 16. srpnja 2010., 22. ožujka 2011., 22. lipnja 2011., 15. prosinca 2011. i 10. siječnja 2012., Corsica Ferries dostavio je Komisiji dodatne informacije u potporu svojoj pritužbi.

39 Dopisima od 13. ožujka 2008., 12. studenoga 2008., 13. listopada 2011. i 14. prosinca 2011. Komisija je od francuskih tijela zatražila informacije. Francuska su tijela na te zahtjeve odgovorila dopisima, redom, od 3. lipnja 2008., 14. siječnja 2009., 7. prosinca 2011. i 20. siječnja 2012.

40 Dopisom od 27. lipnja 2012., Komisija je obavijestila Francusku Republiku o svojoj odluci o pokretanju formalnog istražnog postupka, na temelju članka 108. stavka 2. UFEU-a, o potencijalnim potporama u korist SNCM-a i CMN-a koje su sadržane u SPJO-u (SL 2012., C 301, str. 1.).

41 Dopisima od 13. srpnja i 7. rujna 2012., francuska su tijela podnijela svoja očitovanja o toj odluci i odgovorila na pitanja koja ta odluka sadržava. Corsica Ferries, SNCM i CMN također su podnijeli očitovanja o navedenoj odluci, koja su proslijeđena francuskim tijela i koja su ta tijela komentirala dopisima od 14. studenoga 2012. te 3. siječnja, 16. siječnja i 12. veljače 2013.

42 Po završetku tog postupka, Komisija je 2. svibnja 2013. donijela Odluku 2013/435/EU o državnoj potpori SA.22843 (2012/C) (*ex* 2012/NN) koju je Francuska provela u korist SNCM-a i CMN-a (SL 2013., L 220, str. 20., u daljnjem tekstu: pobijana odluka).

43 Pobijana je odluka priopćena Francuskoj Republici 3. svibnja 2013. te je SNCM o njoj obaviješten Komisijinim dopisom od 14. lipnja 2013.

44 Komisija je u pobijanoj odluci, kako bi utvrdila predstavljaju li naknade dodijeljene SNCM-u i CMN-u u okviru SPJO-a državnu potporu i, osobito, selektivnu prednost, ispitala jesu li u ovom slučaju ispunjeni kumulativni kriteriji koje je Sud utvrdio u presudi od 24. srpnja 2003., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415) (u daljnjem tekstu: kriteriji iz presude Altmark). Konkretnije, Komisija je analizirala prvi i četvrti od tih kriterija (vidjeti točke 87. i 90 ove presude).

45 Što se tiče prvog kriterija iz presude Altmark, kao prvo, Komisija je utvrdila „okvir analize" koji treba upotrijebiti pri ocjeni tog kriterija (uvodne izjave 132. do 136. pobijane odluke). Osobito je smatrala da, kako bi opseg javne usluge bio prihvatljiv s obzirom na pravila o državnim potporama, mora poštovati Uredbu Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža) (SL 1992., L 364, str. 7.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 6., svezak 7., str. 17.) (u daljnjem tekstu: Uredba o pomorskoj kabotaži), kako je protumačena u sudskoj praksi i, konkretno, u presudi Suda od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107). Komisija je iz toga zaključila da „područje javne usluge kako je utvrđeno ugovorom o obavljanju javne usluge treba biti nužno i proporcionalno u odnosu na stvarnu potrebu javne usluge, koja je dokazana nedostatnim redovnim uslugama prijevoza u normalnim tržišnim uvjetima" (uvodna izjava 136. pobijane odluke).

46 Kao drugo, Komisija je smatrala da osnovnu uslugu i dodatnu uslugu treba zasebno analizirati (uvodne izjave 137. do 144. pobijane odluke). Istaknula je da su se te dvije vrste usluge jasno razlikovale u dokumentaciji za nadmetanje koja je priložena SPJO-u. Nadalje, smatrala je da se može legitimno smatrati da se dodatna usluga može opravdati stvarnom potrebom javne usluge koju ispunjava osnovna usluga samo ako je njezino pružanje neophodno za pružanje osnovne usluge „na temelju niza tehničkih i gospodarskih razmatranja" (uvodna izjava 139. pobijane odluke). Međutim, u ovom slučaju,

nikakva tehnička komplementarnost nije utvrđena između tih dviju vrsta usluge, s obzirom na to da podliježu različitim obvezama, osobito u pogledu voznog reda i učestalosti plovidbe, te se osnovna usluga pruža na brodovima za mješoviti teret, a dodatna usluga na trajektima. Usto, troškovno računovodstvo SNCM-a dugo je ukazivalo, što se tiče dodatne usluge, na deficit u poslovanju, tako da se ne može prihvatiti argument francuskih tijela prema kojem je uključivanje te usluge u opseg PJO-a opravdano financijskim izjednačavanjem s osnovnom uslugom.

47 Kao treće, Komisija je analizirala osnovnu uslugu s obzirom na prvi kriterij iz presude Altmark (uvodne izjave 145. do 150. pobijane odluke). U tom je pogledu, najprije, utvrdila da pružanje minimalne usluge za teritorijalni kontinuitet između Marseillea i pet predmetnih korzičkih luka odgovara na potrebu za jasno utvrđenom javnom uslugom (uvodna izjava 145. pobijane odluke). Zatim, što se tiče nepostojanja privatne inicijative, Komisija ističe da su drugi prijevoznici na tržištu i sami priznali da ne mogu pružati osnovnu uslugu (uvodna izjava 146. pobijane odluke). Nadalje, smatrala je da se samo objedinjavanje linija pod jednu uslugu nije protivilo Uredbi o pomorskoj kabotaži. Naprotiv, u ovom slučaju, objedinjavanje pet linija omogućuje zajedničku upotrebu pomorskih sredstava kako bi se poboljšala kvaliteta predmetne usluge i smanjili njezini troškovi (uvodna izjava 148. pobijane odluke). Naposljetku, Komisija je podsjetila na to da su SPJO-om i njegovim prilozima utvrđena točna pravila u pogledu kontinuiteta, učestalosti, kapaciteta i određivanja cijena koje ovlaštenici moraju poštovati kako bi pružali osnovnu uslugu (uvodna izjava 149. pobijane odluke). Iz prethodno navedenog zaključila je da je uključivanje osnovne usluge u opseg PJO-a bilo nužno i proporcionalno u odnosu na stvarnu potrebu javne usluge (uvodna izjava 150. pobijane odluke).

48 Kao četvrto, Komisija je analizirala dodatnu uslugu, koju pruža samo SNCM s pomoću dvaju trajekata, s obzirom na prvi kriterij iz presude Altmark (uvodne izjave 151. do 167. pobijane odluke). Smatrala je da njezino uključivanje u opseg javne usluge nije odgovaralo na stvarnu potrebu javne usluge i da je Francuska Republika stoga počinila očitu pogrešku u ocjeni time što ju je kvalificirala kao uslugu od općeg gospodarskog interesa (u daljnjem tekstu: UOGI) (uvodna izjava 167. pobijane odluke).

49 U tom pogledu, s jedne strane, Komisija je smatrala da je dodatna usluga, koja se pruža iz Marseillea, uvelike zamjenjiva, sa stajališta potražnje putnika, s uslugama putničkog prijevoza od Toulona do gradova Bastia i Ajaccio tijekom sklapanja SPJO-a (uvodne izjave 154. do 160. pobijane odluke). U tom pogledu, osobito je istaknula da razvoj prometa na linijama između kontinentalne Francuske i Korzike u razdoblju od 2002. do 2009. ukazuje na brz rast ponude koja je konkurentska ponudi dvaju ovlaštenika. Podjelom prometa između predmetnih luka utvrdilo se znatno povećanje prometa iz Toulona i istodobno smanjenje prometa iz Marseillea. Stoga su rast ukupnog prometa uvelike zabilježili pružatelji usluga koji posluju iz Toulona, na štetu ponude ovlaštenika koji posluju iz Marseillea. Također je napomenula malu udaljenost između Marseillea i Toulona, činjenicu da je vrijeme putovanja cestom između tih dvaju gradova bilo znatno kraće od putovanja morem i činjenicu da su brodovi od Toulona do Korzike mogli doći za manje vremena nego iz Marseillea.

50 S druge strane, Komisija je istaknula da francuska tijela nisu podnijela nijedan dokaz o nepostojanju privatne inicijative u pogledu dodatne usluge (uvodna izjava 161. pobijane odluke). Osobito je utvrdila da je, za luke u gradovima Bastia i Ajaccio, koje predstavljaju 90 % kapaciteta potrebnih za dodatnu uslugu, spoj kapaciteta koje nudi osnovna usluga PJO-a, s polaskom iz Marseillea, i usluge privatne inicijative koju pruža Corsica Ferries s polaskom iz Toulona bio dovoljan da se zadovolji stvarno utvrđena potražnja, i to jednako tijekom razdoblja proljeće – jesen kao i tijekom ljetnog razdoblja, za svaku od dviju luka i za svaku godinu od 2004. do 2006. (uvodna izjava 162. pobijane odluke). Stoga je smatrala da uključivanje dodatne usluge u opseg PJO-a nije bilo ni nužno ni proporcionalno da bi se zadovoljila potražnja za prijevozom koja je utvrđena za linije Marseille – Bastia i Marseille – Ajaccio. Što se tiče linije Marseille – Propriano, Komisija je navela da se zbog malog udjela u prometu koji predstavlja ta linija nije moglo smatrati da je njezin zaključak o cjelokupnoj dodatnoj usluzi osporen jer ne postoji privatna inicijativa na samo toj liniji (uvodna izjava 164. pobijane odluke). Također je

istaknula da usluga koju pruža Corsica Ferries odgovara pravilima obveza pružanja javnih usluga koja se primjenjuju na sve linije između kontinentalne Francuske i Korzike te da se ta usluga po kvaliteti ne razlikuje od usluge koja se pruža u okviru dodatne usluge (uvodna izjava 165. pobijane odluke).

51 Komisija je iz prethodno navedenog zaključila da prvi kriterij iz presude Altmark nije ispunjen što se tiče naknada dodijeljenih u okviru dodatne usluge (uvodna izjava 167. pobijane odluke).

52 Što se tiče četvrtog kriterija iz presude Altmark, Komisija je smatrala da nije ispunjen ni za jednu od dviju predmetnih vrsta usluge (uvodna izjava 183. pobijane odluke).

53 U tom pogledu, kao prvo, Komisija je zaključila, na temelju skupa elemenata, da uvjeti poziva na nadmetanje nisu omogućili odabir kandidata koji može pružati predmetne usluge po najnižoj cijeni za zajednicu (uvodne izjave 169. do 178. pobijane odluke).

54 Komisija je taj zaključak u biti temeljila na sljedećim elementima:

— dodjela PJO-a po završetku pregovaračkog postupka nakon objave obavijesti o pozivu na nadmetanje, odnosno postupka u kojem je široka margina prosudbe povjerena javnom naručitelju i koja može ograničiti sudjelovanje zainteresiranih prijevoznika;

— jedina ponuda koja je konkurentska ponudi dvaju ovlaštenika, odnosno ponuda društva Corsica Ferries, nije procijenjena s obzirom na svoje prednosti (kriteriji za dodjelu), nego na temelju kriterija za odabir, odnosno kapaciteta kandidata koji će poslovati od 1. srpnja 2007.;

— postupak stoga nije omogućio OTC-u da usporedi više ponuda kako bi odabrao ekonomski najpovoljniju ponudu;

— činjenica da su stvarno podnesene dvije ponude nije dovoljna da dođe do učinkovitog tržišnog natjecanja jer konkurentska ponuda društva Corsica Ferries, u kojoj je utvrđeno da je datum početka pružanja usluga 12. studenoga 2007., stoga nije mogla predstavljati uvjerljivu alternativu;

— brojnost tužbi podnesenih u ovom slučaju ne ukazuje na učinkovitost tržišnog natjecanja u okviru postupka javne nabave SPJO-a;

— skupina SNCM – CMN imala je znatnu konkurentsku prednost kao dugogodišnji prijevoznik koji je već raspolagao brodskom opremom prilagođenom specifikacijama dokumentacije za nadmetanje SPJO-a;

— vrlo kratko trajanje određenog roka od datuma predviđenog za dodjelu PJO-a (konačno provedena 7. lipnja 2007.) do datuma početka pružanja usluga (1. srpnja 2007.) moglo je predstavljati prepreku velikom broju novih operatora na tržištu;

— zajedno s tehničkim zahtjevima povezanima s posebnošću predmetnih luka, sa starosti flote i s jediničnim kapacitetom koji se zahtijeva u dokumentaciji za nadmetanje SPJO-a, to je vrlo kratko trajanje moglo ograničiti sudjelovanje u postupku javne nabave;

— postojanje brojnih klauzula za prilagodbu, koje je povezano sa slobodom koja je prepuštena OTC-u da odluči o iznimkama od primjenjivih pravila, također je moglo pridonijeti odvraćanju od sudjelovanja u postupku javne nabave zbog sumnje u određene tehničke i ekonomske kriterije koji su bili ključni za sastavljanje ponude.

55 Kao drugo, Komisija je istaknula da joj francuska tijela nisu podnijela nijednu informaciju koja bi mogla dokazati da su naknade bile izračunane na temelju modela prosječnog poduzetnika, dobro vođenog i odgovarajuće opremljenog (uvodne izjave 179. i 180. pobijane odluke). Dodala je da

naknada nije bila utvrđena u odnosu na a priori utvrđenu osnovicu troškova ili na temelju usporedbe sa strukturom troškova drugih sličnih brodarskih poduzetnika, nego s obzirom na predviđanja primitka i troškova goriva kojima je uzet u obzir samo dio prihoda i rashoda usluge (uvodna izjava 180. pobijane odluke). Osim toga, predviđene naknade za PJO bile su znatno veće od naknada za razdoblje od 2002. do 2006. za slične obveze, odnosno malo niže u pogledu ponuđenog kapaciteta (uvodna izjava 181. pobijane odluke). Naposljetku, smatrala je da usporedba s troškovima koje snosi dobro vođeni poduzetnik bila tim potrebnija što su određeni elementi upućivali na to da sam SNCM, koji je tada upravo prošao intenzivno restrukturiranje, nije bio takav poduzetnik (uvodna izjava 182. pobijane odluke).

56 S obzirom na sva prethodna razmatranja, Komisija je zaključila da postoji selektivna gospodarska prednost koja je dodijeljena ovlaštenicima (uvodna izjava 184. pobijane odluke).

57 Nakon što je utvrdila da predmetne naknade mogu narušiti tržišno natjecanje i utjecati na trgovinu među državama članicama, Komisija je zaključila da predstavljaju državne potpore i da su nezakonite jer su dodijeljene bez prethodne prijave (uvodne izjave 185. do 187. i članak 1. pobijane odluke).

58 U uvodnim izjavama 188. do 212. pobijane odluke, Komisija je ispitala spojivost tih državnih potpora s unutarnjim tržištem.

59 U tom pogledu, kao prvo, Komisija je istaknula da se, u skladu s točkom 11. njezine Komunikacije o okviru Europske unije za državne potpore u obliku naknade za javne usluge (2011.) (SL 2012., C 8, str. 15., u daljnjem tekstu: Okvir za UOGI), moglo proglasiti da su državne potpore koje nisu obuhvaćene područjem primjene njezine Odluke 2012/21/EU od 20. prosinca 2011. o primjeni članka 106. stavka 2. [UFEU-a] na državne potpore u obliku naknade za pružanje javnih usluga koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje [UOGI-ja] (SL 2012., L 7, str. 3.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 8., svezak 3., str. 289.) u skladu s člankom 106. stavkom 2. UFEU-a ako su bile neophodne za obavljanje predmetnih UOGI-ja i ako nisu utjecale na razvoj trgovine u mjeri u kojoj bi to bilo u suprotnosti s interesima Europske unije, pri čemu je takva ravnoteža moguća samo ako su ispunjeni uvjeti navedeni u odjeljcima 2.2. i 2.10. Okvira za UOGI (uvodna izjava 190. pobijane odluke).

60 Kao drugo, Komisija je podsjetila na to da osnovna usluga predstavlja UOGI, ali da to nije slučaj s dodatnom uslugom, tako da se ne može proglasiti da su naknade plaćene na temelju potonje usluge u skladu s člankom 106. stavkom 2. UFEU-a (uvodne izjave 192. i 193. pobijane odluke).

61 Kao treće, Komisija je smatrala da su, što se tiče osnovne usluge, drugi uvjeti predviđeni Okvirom za UOGI bili ispunjeni (uvodne izjave 194. do 212. pobijane odluke).

62 Komisija je iz prethodno navedenih elemenata zaključila da su naknade koje su plaćene SNCM-u i CMN-u na temelju osnovne usluge bile nezakonite državne potpore, ali spojive s unutarnjim tržištem (uvodna izjava 213., članak 1. i članak 2. stavak 2. pobijane odluke), dok su naknade plaćene samo SNCM-u na temelju dodatne usluge bile nezakonite državne potpore nespojive s unutarnjim tržištem (uvodna izjava 214., članak 1. i članak 2. stavak 1. pobijane odluke).

63 Prema tome, Komisija je naložila da se odmah prekine plaćanje naknada povezanih s dodatnom uslugom i da korisnik vrati potpore koje su u tu svrhu već plaćene, uzimajući u obzir da se uz iznose koje treba vratiti obračunavaju kamate, koje teku od datuma kada su ti iznosi stavljeni na raspolaganje korisniku do njihova stvarnog povrata (uvodne izjave 215. do 218. i 220. te članak 3. pobijane odluke). Komisija je pojasnila da taj povrat mora biti neposredan i stvaran te da francuska tijela trebaju osigurati da se pobijana odluka provede u roku od četiri mjeseca od datuma njezina priopćenja (uvodna izjava 219. i članak 4. pobijane odluke), odnosno do 3. rujna 2013. Osim toga, francuska su tijela dužna, u roku od dva mjeseca od priopćenja pobijane odluke, dostaviti Komisiji, među ostalim,

ukupan iznos (glavnica i kamate) koji korisnik treba vratiti, podrobni opis već poduzetih i predviđenih mjera radi postupanja u skladu s pobijanom odlukom kao i dokumente kojima se dokazuje da je korisniku naložen povrat potpore (članak 5. pobijane odluke).

Postupak i zahtjevi stranaka

64 Tužbom podnesenom tajništvu Općeg suda 26. kolovoza 2013. SNCM je pokrenuo ovaj postupak.

65 Protiv pobijane odluke Francuska Republika podnijela je tužbu za poništenje, koja je tajništvu Općeg suda podnesena 12. srpnja 2013. i upisana pod oznakom T-366/13.

66 Aktom podnesenim tajništvu Općeg suda 11. prosinca 2013. Corsica Ferries zatražio je intervenciju u ovom predmetu u potporu zahtjevu Komisije.

67 Aktima podnesenima tajništvu Općeg suda 9. siječnja i 10. veljače 2014., SNCM je zatražio da povjerljivost postupanja, u odnosu na društvo Corsica Ferries, ako mu se odobri intervencija, s određenim elementima koji su sadržani u tužbi odnosno u replici. Tim je zahtjevima priložila verziju svojih pismena koja nije klasificirana oznakom tajnosti.

68 Rješenjem od 21. veljače 2014. predsjednik šestog vijeća Općeg suda odobrio je intervenciju društva Corsica Ferries. Odluka o osnovanosti zahtjeva za povjerljivo postupanje donijet će se naknadno.

69 Aktom podnesenim tajništvu Općeg suda 6. ožujka 2014., Corsica Ferries podnio je prigovore u pogledu zahtjeva za povjerljivo postupanje u pogledu velikog dijela elemenata na koje se zahtjevi odnose.

70 Rješenjem od 3. listopada 2014., SNCM/Komisija (T-454/13, EU:T:2014:898), predsjednik šestog vijeća Općeg suda djelomično je prihvatio zahtjeve za povjerljivo postupanje.

71 Corsica Ferries podnio je 9. siječnja 2015. svoj intervencijski podnesak tajništvu Općeg suda. SNCM je podnio očitovanja na taj podnesak aktom podnesenim tajništvu Općeg suda 9. ožujka 2015. Dopisom od istog dana, Komisija je navela da se neće očitovati o navedenom podnesku.

72 Opći sud (šesto vijeće) odlučio je na prijedlog suca izvjestitelja otvoriti usmeni dio postupka.

73 U okviru mjera upravljanja postupkom predviđenih člankom 89. njegova Poslovnika, Opći sud pozvao je Komisiju da u pisanom obliku odgovore na određena pitanja, što je Komisija učinila u određenom roku.

74 Aktom podnesenim tajništvu Općeg suda 6. lipnja 2016., SNCM zatražio je povjerljivost postupanja, u odnosu na društvo Corsica Ferries, s određenim dijelovima Komisijinih odgovora na ta pitanja. Corsica Ferries primio je samo verziju tog odgovora koja nije klasificirana oznakom tajnosti i nije istaknula nijedan prigovor protiv zahtjeva za povjerljivo postupanje koji je podnesen u pogledu njega.

75 Izlaganja stranaka i njihovi odgovori na pitanja koja je postavio Opći sud saslušani su na raspravi održanoj 14. lipnja 2016.

76 SNCM od Općeg suda zahtijeva da:

— najprije, poništi pobijanu odluku;

— podredno, djelomično poništi pobijanu odluku u dijelu u kojem se njime predviđa da iznos potpore uključuje elemente navedene u njezinoj uvodnoj izjavi 218.;

— naloži Komisiji snošenje troškova.

77 Komisija od Općeg suda zahtijeva da:

— tužbu odbije kao neosnovanu;

— naloži SNCM-u snošenje troškova.

78 Corsica Ferries od Općeg suda zahtijeva da:

— odbije tužbu;

— naloži SNCM-u snošenje troškova.

Pravo

79 U potporu tužbi, SNCM iznosi niz argumenata koji se mogu podijeliti na pet tužbenih razloga, odnosno:

— prvi tužbeni razlog, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno smatrala da dodatna usluga ne predstavlja UOGI;

— drugi tužbeni razlog, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno smatrala da SPJO ne ispunjava četvrti kriterij iz presude Altmark;

— treći tužbeni razlog, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno izračunala iznos potpore koji je potrebno vratiti;

— četvrti tužbeni razlog, koji se temelji na povredi načela zaštite legitimnih očekivanja;

— peti tužbeni razlog, koji se temelji na povredi načela jednakog postupanja.

Uvodna očitovanja

80 Uvodno, valja iznijeti određena načela sudske prakse, osobito, u pogledu kvalifikacije naknade za pružanje javnih usluga kao državne potpore, s obzirom na koje treba ispitati ovu tužbu.

81 U skladu s člankom 107. stavkom 1. UFEU-a, osim ako je Ugovorima drukčije predviđeno, 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 povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama.

82 Prema ustaljenoj sudskoj praksi, da bi se mjera kvalificirala kao državna potpora, u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, moraju biti ispunjene sve pretpostavke iz te odredbe. Stoga, kao prvo, mora se raditi o intervenciji države ili intervencije putem državnih sredstava, kao drugo, ta intervencija mora biti takva da može utjecati na trgovinu među državama članicama, kao treće, mora davati prednost svojem korisniku i, kao četvrto, mora narušavati ili prijetiti da će narušiti tržišno natjecanje (vidjeti presudu od 8. svibnja 2013., Libert i dr., C-197/11 i C-203/11, EU:C:2013:288, t. 74. i navedenu sudsku praksu).

83 Prva dva tužbena razloga ove tužbe konkretno se odnose na treći uvjet, odnosno na uvjet prema kojem se predmetna mjera mora analizirati kao da je njome njezinu korisniku dodijeljena prednost.

84 U tom pogledu, valja podsjetiti na to da iz ustaljene sudske prakse proizlazi da se državnim potporama smatraju intervencije koje su bez obzira na svoj oblik takve da mogu staviti poduzetnike izravno ili neizravno u povoljniji položaj ili koje se treba smatrati gospodarskom prednošću koju poduzetnik korisnik ne bi ostvario u normalnim tržišnim uvjetima (vidjeti presudu od 2. rujna 2010., Komisija/Deutsche Post, C-399/08 P, EU:C:2010:481, t. 40. i navedenu sudsku praksu).

85 Međutim, člankom 107. stavkom 1. UFEU-a nije pokrivena državna intervencija koja se smatra naknadom u smislu protučinidbe za usluge koje su obavili poduzetnici koji su korisnici radi izvršavanja obveza pružanja javne usluge, pri čemu poduzetnici u praksi nemaju financijsku korist te ta intervencija stoga ne dovodi do toga da se ti poduzetnici stavljaju u povoljniji tržišni položaj u odnosu na konkurentske poduzetnike (presude od 24. srpnja 2003., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, t. 87. i od 8. svibnja 2013., Libert i dr., C-197/11 i C-203/11, EU:C:2013:288, t. 84.).

86 Međutim, da bi se u konkretnom slučaju izbjeglo da se takvu naknadu smatra državnom potporom, moraju biti kumulativno ispunjena četiri kriterija (presuda od 24. srpnja 2003., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, t. 87. i 88.).

87 Kao prvo, poduzetniku korisniku mora doista biti povjereno izvršavanje obveza javne usluge, a te obveze moraju biti jasno utvrđene (presuda od 24. srpnja 2003., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, t. 89.). Pojam obveze javne usluge u smislu tog prvog kriterija odgovara UOGI-ju iz članka 106. stavka 2. UFEU-a (vidjeti u tom smislu presudu od 12. veljače 2008., BUPA i dr./Komisija, T-289/03, EU:T:2008:29, t. 162.).

88 Kao drugo, mjerila na temelju kojih se računa naknada moraju biti prethodno utvrđena na objektivan i transparentan način (presuda od 24. srpnja 2003., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, t. 90.).

89 Kao treće, naknada ne smije premašiti iznos potreban za pokrivanje svih ili dijela troškova nastalih izvršavanjem obveza javne usluge, uzimajući u obzir ostvarene prihode i razumnu dobit od izvršavanja tih obveza (presuda od 24. srpnja 2003., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, t. 92.).

90 Kao četvrto, kada izbor poduzetnika kojem će se povjeriti izvršavanje obveza javne usluge, u konkretnom slučaju, nije obavljen u okviru postupka javne nabave koji omogućuje odabir kandidata koji je sposoban pružiti predmetne usluge uz najmanje troškove za zajednicu, razina potrebne naknade mora se odrediti na temelju analize troškova koje bi prosječni poduzetnik, dobro vođen i odgovarajuće opremljen sredstvima potrebnima za ispunjavanje zahtjevâ javne usluge, imao pri izvršavanju tih obveza, uzimajući u obzir ostvarene primitke i razumnu dobit iz ispunjenja tih obveza (presuda od 24. srpnja 2003., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, t. 93.).

91 U pobijanoj odluci, Komisija je smatrala da dodatna usluga ne ispunjava prvi kriterij iz presude Altmark, a da nijedna od dviju predmetnih vrsta usluge ne ispunjava četvrti kriterij.

Prvi tužbeni razlog, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno smatrala da dodatna usluga ne predstavlja UOGI

92 U okviru svojeg prvog tužbenog razloga, koji se dijeli na četiri dijela, SNCM tvrdi da je Komisija pogrešno smatrala da dodatna usluga ne predstavlja UOGI.

93 Uvodno, valja pojasniti da, prema ustaljenoj sudskoj praksi, s jedne strane, s obzirom na široku diskrecijsku ovlast kojom raspolaže država članica u pogledu definiranja zadaće UOGI-ja i uvjeta njezine provedbe te, s druge strane, s obzirom na doseg nadzora ograničenog na očitu pogrešku koji je

Komisija ovlaštena izvršavati u tom pogledu (vidjeti točku 111. ove presude), nadzor koji Opći sud treba provoditi nad Komisijinom ocjenom u tom pogledu ne smije prijeći istu granicu i da se stoga taj nadzor mora ograničiti na ispitivanje toga je li Komisija pravilno utvrdila ili odbila da je država članica počinila očitu pogrešku (vidjeti u tom smislu presudu od 16. rujna 2013., Iliad i dr./Komisija, T-325/10, neobjavljena, EU:T:2013:472, t. 121. i navedenu sudsku praksu).

Prvi dio, koji se temelji na tome da je Komisija počinila pogrešku koja se tiče prava time što je izvršila temeljiti nadzor nad nužnosti usluge s obzirom na stvarnu potrebu javne usluge

94 U okviru prvog dijela prvog tužbenog razloga, SNCM osporava osnovanost testa koji je Komisija primijenila u pobijanoj odluci kako bi provjerila je li ispunjen prvi kriterij iz presude Altmark (vidjeti točku 45. ove presude). Tvrdi da je Komisija počinila pogrešku koja se tiče prava time što je u ovom slučaju izvršila temeljiti nadzor nad kvalifikacijom kao UOGI-ja i nužnosti dodatne usluge s obzirom na stvarnu potrebu javne usluge.

95 Taj prvi dio može se podijeliti na četiri elementa. Najprije valja ispitati prvi element, zatim, drugi i četvrti element i, naposljetku, treći element.

– Prvi element, koji se temelji na tome da Komisija nije poštovala svoju raniju praksu odlučivanja kao ni sudsku praksu

96 SNCM tvrdi da je SPJO, čiji je prvi predmet bio provedba načela teritorijalnog kontinuiteta, u potpunosti odgovarao na jasnu potrebu javne usluge. Budući da je Komisija u pobijanoj odluci suprotno smatrala, odstupila je od svoje ranije prakse odlučivanja u pogledu prethodnih PJO-ova za pomorski prijevoz do Korzike iz presuda od 19. svibnja 1993., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), i od 11. rujna 2012., Corsica Ferries France/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415). U replici, SNCM dodaje da Komisija ne može bez valjanog obrazloženja u pogledu istog pitanja zauzeti dijametralno suprotno stajalište koje je dotada bilo povoljno.

97 Komisija osporava argumente koje je istaknuo SNCM.

98 Najprije, valja utvrditi da se ne može prihvatiti navod SNCM-a prema kojem je Komisija postupila na „očito proturječan” način jer je u ranijim odlukama o prethodnim PJO-ovima već smatrala da se stavljanjem na raspolaganje dodatnih kapaciteta za prijevoz putnika tijekom vršnih razdoblja odgovara na potrebu javne usluge. Naime, prema ustaljenoj sudskoj praksi, pojam državne potpore objektivan je pojam koji ovisi samo o tome je li državnom potporom dodijeljena prednost jednom poduzetniku ili više određenih poduzetnika. Komisijina praksa odlučivanja u određenom području ne može biti odlučujuća (vidjeti presudu od 4. ožujka 2009., Associazione italiana del risparmio gestito i Fineco Asset Management/Komisija, T-445/05, EU:T:2009:50, t. 145. i navedenu sudsku praksu). Isto se rješenje nameće kada se radi o ocjeni spojivosti potpore s unutarnjim tržištem (presude od 20. svibnja 2010., Todaro Nunziatina & C., C-138/09, EU:C:2010:291, t. 21., i od 15. lipnja 2005., Regione autonoma della Sardegna/Komisija, T-171/02, EU:T:2005:219, t. 177.).

99 U svakom slučaju, budući da se pobijana odluka razlikuje od ranijih Komisijinih odluka u određenom području ne može je se smatrati nedosljednom u odnosu na te ranije odluke. Naime, kao što to pravilno ističe Komisija, ocjena postojanja stvarne potrebe javne usluge svakako se može razvijati s vremenom, ovisno o razvoju tržišnih sila. Također treba napomenuti da je Komisija već u svojoj Odluci 2002/149/EZ od 30. listopada 2001. o državnim potporama koje je Francuska dodijelila [SNCM-u] (SL 2002., L 50, str. 66.), na koju se SNCM više puta pozvao u svojim pismenima, istaknula da se, „[š]to se tiče prijevoza iz francuskih kontinentalnih luka, tržišna situacija znatno promijenila posljednjih godina, čime je dovedena u pitanje potreba postojanja obveze javne usluge za sve linije tijekom cijele godine” (uvodna izjava 78.) i da se „Komisijin zaključak o stvarnoj potrebi javne usluge koja proizlazi iz sustava prijevoza koji je predviđen Okvirnim sporazumom između države i SNCM-a iz 1976. i, u

okviru tog sporazuma, petogodišnjim sporazumima sklopljenima između OTC-a i SNCM-a 1991. i 1996. n[ij]e mo[gao] i dalje izvesti nakon konačnog datuma od 31. prosinca 2001., kada se prestao primjenjivati Okvirni sporazum" (uvodna izjava 80.) [neslužbeni prijevod].

100 Zatim, zbog istih razloga koji su navedeni u točki 99. ove presude, valja smatrati da se SNCM nije mogao u potporu svojem navodu učinkovito pozvati na presudu od 11. rujna 2012., Corsica Ferries France/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415). Naime, oba odlomka te presude koje navodi SNCM odnose se na PJO u razdoblju od 1996. do 2001.

101 Nadalje, SNCM se nije mogao pozvati ni na presudu od 19. svibnja 1993., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198), a stoga ni na zahtjev izbjegavanja prakse „pobiranja vrhnja", odnosno činjenicu da se prijevoznici koji su konkurenti prijevozniku na kojeg su prenesene javne ovlasti usredotočuju na profitabilne djelatnosti PJO-a te potonjem prijevozniku ostavljaju neprofitabilne djelatnosti, čime mu onemogućuju da gubitke ostvarene u neprofitabilnim sektorima nadoknadi dobitima ostvarenima u profitabilnijim sektorima. Naime, kao što će to biti podrobnije izneseno u točki 155. ove presude, iz elemenata spisa vidljivo je da su osnovna usluga kao i dodatna usluga ostvarivale znatan deficit u poslovanju, čime je između njih bila isključena mogućnost financijskog izjednačavanja (vidjeti osobito uvodne izjave 47. i 143. pobijane odluke).

102 Naposljetku, prigovor prema kojem Komisija nije poštovala svoju obvezu obrazlaganja valja odbiti kao u potpunosti neosnovanu. Osim činjenice da se Komisiji ne može prigovoriti da je u ovom slučaju primijenila pristup koji je „dijametralno suprotan" pristupu iz njezinih ranijih odluka u tom području (vidjeti točku 99. ove presude), treba utvrditi da je u pobijanoj odluci na jasan i precizan način navela razloge zbog kojih smatra da postojanje stvarne potrebe javne usluge nije utvrđeno u pogledu dodatne usluge. Stoga, nakon što je utvrdila „okvir analize" koji će upotrebljavati pri ocjenjivanju toga je li prvi kriterij iz presude Altmark ispunjen u ovom slučaju (uvodne izjave 132. do 136. pobijane odluke), Komisija je iznijela, osobito osporavajući argumente koje su istaknuli Francuska Republika, SNCM i CMN, razloge zbog kojih je smatrala da osnovna usluga i dodatna usluga predstavljaju dvije različite vrste usluge te da ih treba zasebno ispitati (uvodne izjave 137. do 144. pobijane odluke), prije nego što se druga od tih usluga analizira s obzirom na taj kriterij (uvodne izjave 151. do 167. pobijane odluke). Što se tiče potonjeg pitanja, Komisija je zaključila da uključivanje dodatne usluge u opseg javne usluge ne odgovara na stvarnu potrebu javne usluge nakon što je u biti utvrdila, na temelju niza elemenata, s jedne strane, da je ta usluga, koja se pruža iz Marseillea, uvelike zamjenjiva, sa stajališta potražnje putnika, s uslugama putničkog prijevoza od Toulona do gradova Bastia i Ajaccio tijekom sklapanja SPJO-a (uvodne izjave 154. do 160. pobijane odluke) i, s druge strane, da nije podnesen nijedan dokaz o nepostojanju privatne inicijative u pogledu navedene dodatne usluge (uvodne izjave 161. do 166. pobijane odluke).

103 Iz navedenog proizlazi da prvi element valja odbiti kao neosnovan.

– Drugi i četvrti element, koji se temelje na tome da Komisija nije poštovala široku marginu prosudbe država članica kao ni doseg presude od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107) i Uredbe o pomorskoj kabotaži

104 Kao prvo, SNCM navodi da je Komisija u ovom slučaju prekoračila široku marginu prosudbe kojom raspolažu države članice pri definiranju UOGI-ja. Naime, Komisija se nikako nije ograničila na jednostavan nadzor očite pogreške u ocjeni, nego je provela osobito temeljit nadzor nad definiranjem predmetnog UOGI-ja i nad nužnosti usluge. Nadalje, SNCM smatra da Komisija ne može argument temeljiti na presudi od 16. rujna 2013., Colt Télécommunications France/Komisija (T-79/10, neobjavljena, EU:T:2013:463), jer su u predmetu u kojem je donesena ta presuda postojale smjernice kojima je bila izričito predviđena potreba dokazivanja tržišnog nedostatka, u ovom slučaju Smjernica Zajednice o primjeni pravila o državnim potporama u odnosu na brzi razvoj širokopojasnih mreža (SL 2009., C 235, str. 7.).

105 Kao drugo, SNCM tvrdi da Komisija nije poštovala doseg presude od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107) i Uredbe o pomorskoj kabotaži. Navodi da se ta presuda ni ta uredba ne odnose na nadzor državnih potpora i da zapravo potvrđuju valjanost SPJO-a. SNCM dodaje da se navedena presuda i navedena uredba odnose na obveze koje je moguće propisati na temelju javnih usluga i kojima se može opravdati sustav prethodnog odobrenja ili ugovora o obavljanju javne usluge, a ne samo na područje usluga koje mogu biti predmet naknade u smislu sudske prakse iz presude Altmark ili na iznos te naknade. Osobito ističe da, za razliku od situacije u predmetu u kojem je donesena presuda od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107), pružanje usluga pomorskog prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike ne podliježe dobivanju prethodnog odobrenja. Nadalje, SNCM osporava da područje javne usluge kako je utvrđeno ugovorom o obavljanju javne usluge treba biti nužno i proporcionalno u odnosu na stvarnu potrebu javne usluge, koja je dokazana nedostatnim redovnim uslugama prijevoza u normalnim tržišnim uvjetima. Naposljetku, dovodi u pitanje Komisijinu tvrdnju, navedenu u uvodnoj izjavi 135. pobijane odluke, prema kojoj „naknada za posebne obveze u okviru ugovora o obavljanju javne usluge, kojom se subvencionira ponuda usluga, jasno predstavlja prepreku slobodnom kretanju usluga”. U ovom slučaju, ni predmet ni učinak naknade za pružanje javnih usluga nije sprječavati slobodno pružanje usluga te nijedna od presuda koje je navela Komisija u bilješci br. 63 pobijane odluke ne upućuje na suprotno.

106 Na raspravi, u odgovoru na pitanje Općeg suda kojim je želio da SNCM pojasni koji su bili, prema njegovu mišljenju, kriteriji na temelju kojih je trebalo utvrditi osnovanost UOGI-ja i njegova opsega, SNCM tvrdio je da je bilo dovoljno da država članica „utvrdi opći interes u vrlo širokom smislu riječi koji [se mogao] odnositi na ono što je općenito [bilo] obuhvaćeno javnim interesom”. Dodao je da smatra da kriteriji nužnosti i proporcionalnosti, barem kako proizlaze iz Uredbe o pomorskoj kabotaži i presudi od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107), nisu se trebali uzeti u obzir u okviru tog izvršenja jer su bili izvedeni iz pojmova povezanih sa slobodnim pružanjem usluga.

107 Komisija, koju podupire Corsica Ferries, odbija argumente SNCM-a.

108 Kao prvo, upućivanjem na točku 154. presude od 16. rujna 2013., Colt Télécommunications France/Komisija (T-79/10, neobjavljena, EU:T:2013:463), Komisija i Corsica Ferries tvrde da, neovisno o predmetnom sektoru, ocjena postojanja tržišnog nedostatka predstavlja preduvjet da bi se djelatnost mogla kvalificirati kao UOGI i da je, stoga, uvjet nedostatnosti ili manjka privatne inicijative svojstven prvom kriteriju iz presude Altmark te podrazumijeva podrobno ispitivanje.

109 Osim toga, Komisija i Corsica Ferries tvrde da je margina prosudbe, koja se priznaje državama članicama pri definiranju UOGI-ja, ograničena Uredbom o pomorskoj kabotaži, kao što je Sud osobito protumačio u presudi od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107). To bi podrazumijevalo da predmetna usluga mora odgovarati na stvarnu potrebu javne usluge zbog nedostatnosti redovnih usluga prijevoza u situaciji slobodnog tržišnog natjecanja, pri čemu opseg UOGI-ja treba biti nužan i proporcionalan toj potrebi. Na raspravi, Komisija je pojasnila da smatra da dokazivanje postojanja stvarne potrebe javne usluge predstavlja teži zahtjev od dokazivanja postojanja tržišnog nedostatka, koji je predviđen presudom od 16. rujna 2013., Colt Télécommunications France/Komisija (T-79/10, neobjavljena, EU:T:2013:463).

110 Kao drugo, Komisija i Corsica Ferries smatraju da SNCM pogrešno osporava postojanje veze između Uredbe o pomorskoj kabotaži i nadzora državnih potpora. Također bi bilo očito netočno tvrditi da se ta uredba odnosi samo na situacije u kojima pružanje usluga podliježe prethodnom odobrenju. U pogledu presude od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107), u njoj nije bilo samo riječ o tome je li moguće djelatnost pomorskog prijevoza uvjetovati prethodnim odobrenjem, nego je sadržavala vrlo jasan zaključak o načinu na koji treba tumačiti odredbe Uredbe o pomorskoj kabotaži, uzimajući u obzir njezin cilj, koji se sastoji od osiguravanja slobodnog pružanja usluga pomorske kabotaže i neprihvaćanja ograničenja te slobode ako nisu opravdana stvarnom potrebom javne usluge i

ako nisu nužna i proporcionalna ispunjenu te potrebe. Osim toga, očito je da činjenica da se ponuda usluga subvencionira tako da se s određenim prijevoznikom sklopi ugovor o obavljanju javne usluge iz te uredbe može dovesti do sprječavanja slobodnog pružanja usluga.

111 Valja podsjetiti da, prema ustaljenoj sudskoj praksi, države članice raspolažu širokom diskrecijskom ovlašću u pogledu definiranja UOGI-ja te da, prema tome, definiciju tih usluga od strane država članica Komisija može dovesti u pitanje samo u slučaju očite pogreške (vidjeti presude od 15. lipnja 2005., Olsen/Komisija, T-17/02, EU:T:2005:218, t. 216. i navedenu sudsku praksu, i od 22. listopada 2008., TV2/Danska i dr./Komisija, T-309/04, T-317/04, T-329/04 i T-336/04, EU:T:2008:457, t. 101. i navedenu sudsku praksu).

112 Ipak, ovlast definiranja UOGI-ja od strane države članice nije neograničena i ne može se arbitrarno izvršavati s jedinim ciljem da ukloni određeni sektor iz primjene pravila tržišnog natjecanja (presuda od 12. veljače 2008., BUPA i dr./Komisija, T-289/03, EU:T:2008:29, t. 168.).

113 Konkretno, kada postoje posebna pravila prava Unije kojima je uređeno definiranje sadržaja i opsega UOGI-ja, njih su države članice dužne poštovati pri ocjeni, u skladu s točkom 46. Komunikacije Komisije o primjeni pravila Europske unije o državnim potporama na naknade koje se dodjeljuju za obavljanje usluga od općeg gospodarskog interesa (SL 2012., C 8, str. 4., u daljnjem tekstu: Komunikacija o UOGI-ju). Kao što to pravilno ističe Komisija, općenito je cilj tih pravila usklađivanje zakonodavstava radi uklanjanja prepreka slobodama kretanja i slobodnom pružanju usluga, a činjenica da su donesena na temelju drugih odredbi Ugovora od onih koje se odnose na nadzor državnih potpora te da je njihova svrha uspostava unutarnjeg tržišta nikako ne ograničava njihovu relevantnost s obzirom na prvi kriterij iz presude Altmark.

114 Međutim, u ovom slučaju, kao što to s pravom ističu Komisija i Corsica Ferries, postojala su takva pravila, u ovom slučaju odredbe Uredbe o pomorskoj kabotaži. U tom pogledu, valja podsjetiti na to da članak 1. te uredbe sadržava načelo slobodnog pružanja usluga pomorske kabotaže u Uniji. U istom smislu, u njezinoj trećoj uvodnoj izjavi pojašnjeno je da je njezin cilj ukidanje ograničenja tog slobodnog pružanja usluga.

115 U njezinu članku 4., Uredbom o pomorskoj kabotaži predviđene su moguće iznimke od tog vodećeg načela, odnosno da država članica može sklopiti ugovore o obavljanju javne usluge s, ili nametnuti obvezu javne usluge kao uvjeta za pružanje usluga kabotaže, brodarskim društvima koja sudjeluju u redovnoj usluzi za, od ili između otoka. U tom pogledu, treba istaknuti da, kao što to uostalom priznaje SNCM, SPJO nedvojbeno predstavlja takav ugovor o obavljanju javne usluge, koji je člankom 2. stavkom 3. te uredbe utvrđen kao ugovor sklopljen između nadležnih tijela države članice i brodara Unije kako bi se javnosti pružila adekvatna usluga prijevoza. Valja dodati da se člankom 4. stavkom 2. navedene uredbe propisuje da se, pri nametanju obveze javne usluge, države članice moraju ograničiti na zahtjeve u vezi luka koje se moraju uslužiti, trajnosti, redovnosti, učestalosti i kapaciteta pružanja usluge, visine naknada koje se naplaćuju i posade brodova. U skladu s tom istom odredbom, prema potrebi, svaka naknada za obveze javne usluge mora biti dostupna svim brodarima Unije.

116 Stoga valja potvrditi Komisijino rasuđivanje prema kojem je u ovom predmetu diskrecijska ovlast francuskih tijela ograničena odredbama Uredbe o pomorskoj kabotaži.

117 Nadalje, valja utvrditi da je Komisija u pobijanoj odluci također pravilno uzela u obzir tumačenje koje je u pogledu navedenih odredbi Sud iznio u presudi od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107). U predmetu u kojem je donesena ta presuda, od Suda je zatraženo da protumači članke 1. i 4. Uredbe o pomorskoj kabotaži te da pojasni uvjete pod kojima pružanje usluga pomorske kabotaže može biti uvjetovano sustavom prethodnog upravnog odobrenja.

118 Tumačeći predmetne odredbe Uredbe o pomorskoj kabotaži, Sud je osobito iznio sljedeće razmatranje:

„34. [P]rimjena sustava prethodnog upravnog odobrenja kao način nametanja obveze javne usluge pretpostavlja da su nadležna nacionalna tijela najprije mogla utvrditi, za točno utvrđene linije, nedostatnost redovnih usluga prijevoza u slučaju kada je pružanje tih usluga ostavljeno samim tržišnim silama. Drugim riječima, postojanje stvarne potrebe javne usluge treba se moći dokazati.

35. S druge strane, da bi se sustav prethodnog upravnog odobrenja mogao opravdati, potrebno je još dokazati da je takav sustav nužan da bi se mogla nametnuti obveza javne usluge i da je proporcionalan postavljenom cilju, na način da se isti cilj ne bi mogao postići mjerama kojima se manje ograničava slobodno kretanje usluga, osobito, sustavom *a posteriori* prijava [...].

36. U tom pogledu, nije moguće isključiti da je samo prethodno upravno odobrenje primjereno sredstvo koje omogućuje konkretizaciju sadržaja obveza javne usluge koje treba nametnuti pojedinom brodaru uzimajući u obzir njegovu posebnu situaciju ili prethodno nadziranje mogućnosti brodara da ispuni takve obveze.

37. Ipak, takvim se sustavom ne može opravdati diskrecijsko ponašanje nacionalnih tijela, tako da se odredbe Zajednice, osobito one koje se odnose na temeljnu slobodu kao što je ona u glavnom postupku, lišava njihova korisna učinka [...].”

119 Točno je da je u predmetu u kojem je donesena presuda od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107), bila riječ o sustavu prethodnog upravnog odobrenja, a ne, kao u ovom predmetu, o PJO-u koji je popraćen dodjelom naknada. Međutim, zaključak koji je Sud iznio u toj presudi, a koji se temelji na tumačenju Uredbe o pomorskoj kabotaži u skladu s njezinim temeljnim ciljem, odnosno osiguravanjem slobodnog pružanja usluga pomorske kabotaže i, stoga, neprihvaćanjem ograničenja te slobodne osim u vrlo strogim okolnostima, u ovom je slučaju u potpunosti primjenjiv.

120 U tom pogledu, treba podsjetiti na to da iz ustaljene sudske prakse proizlazi da se člankom 56. UFEU-a zahtijeva ne samo uklanjanje svake diskriminacije prema pružatelju usluga na temelju njegove nacionalnosti ili okolnosti da ima poslovni nastan u državi članici različitoj od one u kojoj usluga treba biti pružena, nego i uklanjanje svih ograničenja, čak i ako se ona na jednak način primjenjuju na nacionalne pružatelje usluga i na one iz drugih država članica, kad su ona takve naravi da zabranjuju, otežavaju ili čine manje privlačnima djelatnosti pružatelja usluga koji ima poslovni nastan u drugoj državi članici, u kojoj zakonito pruža slične usluge (osim presuda navedenih u bilješci br. 63 pobijane odluke, vidjeti presudu od 7. listopada 2010., dos Santos Palhota i dr., C-515/08, EU:C:2010:589, t. 29. i navedenu sudsku praksu; presudu od 19. prosinca 2012., Komisija/Belgija, C-577/10, EU:C:2012:814, t. 38.; vidjeti također presudu od 11. rujna 2014., Essent Energie Productie, C-91/13, EU:C:2014:2206, t. 44. i navedenu sudsku praksu). Međutim, ne može se osporavati da dodjela financijske naknade jednom određenom pružatelju usluga, odnosno onome na kojeg su prenesene javne ovlasti, može otežavati ili činiti manje privlačnim pružanje tih istih usluga prijevoznicima koji ne ostvaruju istu naknadu. Naime, iznos te naknade omogućuje njezinu korisniku da ostvari odlučujuću prednost u odnosu na svoje konkurente i da ih stoga odvrati od pružanja predmetnih usluga.

121 U ovom je slučaju PJO tim više mogao narušiti slobodno pružanje usluga pomorske kabotaže jer je, kao što proizlazi iz tvrdnji koje je Komisija iznijela u točki 44. svoje odluke o pokretanju formalnog istražnog postupka, SPJO, u svojem članku 3. drugom stavku, eventualnim novim operatorima na linijama iz Marseillea prema Korzici nametao osobito ograničavajuće uvjete. Naime, ta odredba glasi kako slijedi:

„[K]onkurencija se može uspostaviti na sljedeći način: za svaku od tih linija, svaki prijevoznik moći će, bez financijske naknade, pružati redovnu uslugu koja tijekom cijele godine obuhvaća najmanje dvije povratne vožnje tjedno, koju treba provesti u takvim okolnostima da se ne mogu preopteretiti gospodarski uvjeti pružatelja javne usluge i da posljedično odabir dana polaska i odlaska utvrdi [OTC]

uz suglasnost skupštine Korzike. Taj će uvjet biti predmet izričite obveze. U slučaju nepoštovanja cijelog ili dijela te obveze, prijevoznik će snositi kaznu od dva milijuna eura čija će naplata biti zajamčena bankovnim jamstvom u istom iznosu. To bankovno jamstvo morat će osigurati banka sa sjedištem u Europskoj uniji i dugoročnim rejtingom ‚Standard and Poors A+' (ili drugim jednakovrijednim rejtingom)."

122 U tim okolnostima, treba odbiti očitovanje SNCM-a prema kojem postojanje PJO-a nije spriječilo društvo Corsica Ferries da uđe na tržište i na njemu brzo stekne „vladajući položaj". Naime, nije moguće isključiti da bi, bez PJO-a, ulazak društva Corsica Ferries na tržište i razvoj njezinih djelatnosti na tom tržištu bili još brži ili da bi na tržište ušli i drugi prijevoznici.

123 Nadalje, suprotno tvrdnjama SNCM-a, iz činjenice da je PJO dodijeljen u okviru postupka javne nabave, u kojem je sudjelovao Corsica Ferries, nije moguće zaključiti da je uklonjena šteta nanesena slobodnom pružanju usluga koja je proizašla iz plaćanja financijske naknade samo jedinom operateru na kojeg su prenesene javne ovlasti. Točno je da, kada do PJO-a dođe uslijed stvarno provedenog, transparentnog i nediskriminatornog postupka javne nabave, to može smanjiti obujam te štete. Međutim, ostaje činjenica da ta šteta i dalje postoji tijekom cijelog razdoblja pružanja predmetne javne usluge.

124 S obzirom na prethodno navedeno i, osobito, na tumačenje Uredbe o pomorskoj kabotaži koje je Sud iznio u presudi od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107) (vidjeti točku 118. ove presude), valja zaključiti da je Komisija u pobijanoj odluci, kako bi provjerila poštovanje prvog kriterija iz presude Altmark, pravilno smatrala da „područje javne usluge kako je utvrđeno ugovorom o obavljanju javne usluge treba biti nužno i proporcionalno u odnosu na stvarnu potrebu javne usluge, koja je dokazana nedostatnim redovnim uslugama prijevoza u normalnim tržišnim uvjetima" (uvodna izjava 136. pobijane odluke).

125 U tim okolnostima, ne treba dalje odlučivati o razmatranjima koja su stranke iznijele o relevantnosti presude od 16. rujna 2013., Colt Télécommunications France/Komisija (T-79/10, neobjavljena, EU:T:2013:463) za ovaj predmet. Međutim, važno je naglasiti da, u slučaju poput ovog, nacionalna tijela ne mogu se osloboditi obveze dokazivanja postojanja nedostatka privatne inicijative. Naime, iz točke 34. presude od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107), jasno proizlazi da je dokazivanje postojanja stvarne potrebe javne usluge povezano s dokazivanjem postojanja takvog nedostatka. Drugim riječima, stvarna potreba javne usluge utvrđuje se na temelju utvrđenja nedostatka privatne inicijative.

126 Iz svih prethodnih razmatranja proizlazi da drugi i četvrti element prvog dijela prvog tužbenog razloga treba odbiti kao neosnovane.

– Treći element, koji se temelji na tome da Komisija nije poštovala pravila o teretu dokazivanja

127 SNCM tvrdi da Komisija nije poštovala pravila o teretu dokazivanja pri svojoj analizi prvog kriterija iz presude Altmark. U tom pogledu, s jedne strane, SNCM tvrdi da je Komisija sustavno nalagala Francuskoj Republici teret dokazivanja nužnosti javne usluge kao i nedostatka privatne inicijative. S druge strane, navodeći dvije Komisijine ocjene iz uvodnih izjava 165. i 166. pobijane odluke, tvrdi da je, suprotno tome, Komisija samu sebe u potpunosti oslobodila tereta dokazivanja u više ključnih dijelova svoje analize u pogledu navedenog kriterija.

128 U replici, SNCM dodaje da „test [...] u tri faze" na koji upućuje Komisija (vidjeti točku 130. ove presude) nov, da nije naveden u odluci o pokretanju formalnog istražnog postupka ni u pobijanoj odluci te se ne temelji ni na jednoj prethodno utvrđenoj pravnoj osnovi. Osim toga, taj bi test bilo osobito teško, ako ne i nemoguće dokazati.

129 Komisija, koju podupire Corsica Ferries, osporava da nije poštovala pravila o teretu dokazivanja.

130 S jedne strane, Komisija tvrdi da je na predmetnoj državi članici da opravda prepreku slobodnom pružanju usluga kao i da utvrdi da je ona nužna i potrebna. Konkretnije, u ovom slučaju, kako bi utvrdila postojanje stvarne potrebe javne usluge kojom se opravdava dodjela PJO-a, francuska su tijela trebala dokazati, kao prvo, da je postojala korisnička potražnja, kao drugo, da tu potražnju nisu mogli zadovoljiti prijevoznici na tržištu, a da javne vlasti u tom smislu ne utvrde obvezu i, kao treće, da nalaganje jednostavnih obveza javne usluge nije bilo dovoljno da bi se nadoknadio taj nedostatak. Komisija pojašnjuje da time ne uvodi potpuno novi test, nego da samo ukratko podsjeća na manjkavost francuskih tijela i SNCM-a pri dokazivanju postojanja stvarne potrebe javne usluge. Dodaje da to dokazivanje nije novo niti osobito teško za iznijeti.

131 S druge strane, Komisija odbija navod SNCM-a prema kojem se neke od njezinih ocjena iz uvodnih izjava 165. i 166. pobijane odluke ne temelje ni na jednom dokazu.

132 Valja smatrati da se Komisiji ne može staviti na teret da nije poštovala pravila o teretu dokazivanja pri svojoj analizi prvog kriterija iz presude Altmark.

133 Naime, s jedne strane, iz razmatranja navedenih u okviru ispitivanja drugog i četvrtog elementa prvog dijela prvog tužbenog razloga (vidjeti točke 111. do 126. ove presude) proizlazi da, kako bi se usluga pomorske kabotaže mogla kvalificirati kao UOGI, treba odgovarati na stvarnu potrebu javne usluge, koja je dokazana nedostatnošću redovnih usluga prijevoza u situaciji slobodnog tržišnog natjecanja, te opseg UOGI-ja treba biti nužan i proporcionalna toj potrebi. Međutim, nesporno je da je predmetna država članica, a ne Komisija, dužna podnijeti taj dokaz, i to iznošenjem dovoljno uvjerljivih elemenata. U tom pogledu, treba istaknuti da, suprotno onome što je SNCM tvrdio na raspravi (vidjeti točku 106. ove presude), država članica ne može se samo pozvati na postojanje „općeg interesa u vrlo širokom smislu riječi”. Činjenica da država članica nije podnijela dokaz da su gore navedeni kriteriji ispunjeni ili činjenica da ih nije ispunila može predstavljati očitu pogrešku u ocjeni koju je Komisija dužna uzeti u obzir.

134 Što se tiče dokazivanja u tri faze koje je navela Komisija radi utvrđivanja stvarne potrebe javne usluge (vidjeti točku 130. ove presude), valja istaknuti da, suprotno tvrdnjama SNCM-a, to dokazivanje nikako ne predstavlja dodatan zahtjev dokazivanja koji nije predviđen pobijanom odlukom. To je dokazivanje jednostavno drukčiji oblik testa koji je Komisija upotrijebila u pobijanoj odluci kako bi provjerila je li poštovan prvi kriterij iz presude Altmark (vidjeti točku 45. ove presude) i čija je osnovanost utvrđena pri ispitivanju drugog i četvrtog elementa prvog dijela prvog tužbenog razloga (vidjeti točke 111. do 126. ove presude). Stoga, najprije, ako ne postoji korisnička potražnja u pogledu svih ili dijela usluga koje su obuhvaćene opsegom javne usluge, koju su definirala nacionalna tijela, ta se javna usluga ili njezin opseg ne mogu jasno smatrati nužnima i proporcionalnima u odnosu na stvarnu potrebu javne usluge. Zatim, takva potreba ne postoji ni ako korisničku potražnju mogu zadovoljiti prijevoznici na tržištu, a da javne vlasti u tom smislu ne utvrde obvezu. Drugim riječima, kao što je to već istaknuto u točki 125. ove presude, ako ne postoji nedostatak privatne inicijative, ne može postojati stvarna potreba javne usluge. Naposljetku, ako postoji korisnička potražnja i ta se potražnja može zadovoljiti jednostavnim djelovanjem tržišnih sila, nacionalna tijela još moraju dati prednost pristupu kojim se manje narušavaju temeljne slobode dobrog funkcioniranja unutarnjeg tržišta. Međutim, kao što to pravilno tvrdi Komisija u svojem odgovoru na jedno od pisanih pitanja Općeg suda, što se tiče sektora pomorske kabotaže, nametanje obveza javne usluge koje se primjenjuju na sve prijevoznike koji žele ponuditi svoje usluge na određenoj liniji, a za koje se nužno ne ostvaruje pravo na financijsku naknadu (članak 4. stavak 2. Uredbe o pomorskoj kabotaži) dovodi do manjih ograničenja slobodnog pružanja usluga od dodjele financijske naknade određenom prijevozniku ili ograničenom broju prijevoznika u okviru PJO-a.

135 Treba dodati da dokazivanje, koje je SNCM tako kritizirao, nije osobito teško iznijeti, s obzirom na to da se potrebe javne usluge, naime, mogu lako procijeniti na temelju, među ostalim, istraživanja tržišta, javnog savjetovanja ili poziva na podnošenje projektnih prijedloga, od čega u ovom slučaju francuska tijela nisu ništa provela prije nego što su odobrila načelo obnove PJO-a za pomorski prijevoz do Korzike.

136 S druge strane, SNCM je pogrešno tvrdio da se dvije Komisijine ocjene koje je naveo, iz uvodnih izjava 165. i 166. pobijane odluke, ne temelje ni na jednom dokazu. Naime, te ocjene proizlaze iz Komisijinog ispitivanja elemenata iz spisa.

137 Stoga, što se tiče prve kritizirane ocjene, iz uvodne izjave 165. pobijane odluke, treba istaknuti da rečenica te ocjene započinje tvrdnjom da „usluga koju pruža Corsica Ferries odgovara pravilima obveza pružanja javnih usluga koja se primjenjuju na sve linije između kontinentalne Francuske i Korzike” i da se ta tvrdnja ne može dovesti u pitanje. Stoga su prijevoznici koji su, kao Corsica Ferries, nudili usluge pomorskog prijevoza, osobito, na liniji Toulon – Korzika snosili obveze javne usluge u pogledu trajnosti, redovnosti, učestalosti plovidbe i kapaciteta pružanja usluge, visine naknada i posade brodova, i to u okviru sustava potpora socijalnog karaktera koji je opisan u točki 14. ove presude. Ti prijevoznici trebali su dostaviti sva opravdanja u pogledu njihova kapaciteta pružanja usluge, namiriti porezne i socijalne obveze, unaprijed priopćiti OTC-u svoj program upravljanja i osigurati najmanje dvije povratne vožnje tjedno tijekom cijele godine između Toulona i Korzike. Posada njihovih brodova podlijegala je pravilima predviđenima francuskim pravom. Nadalje, za svaku od predmetnih kategorija bile su određene najviše socijalne tarife.

138 Komisija je iz usporedbe zahtjeva u pogledu tih obveza javne usluge i obveza koje su predviđene dokumentacijom za nadmetanje SPJO-a za dodatne usluge, koje su bile manje obvezujuće od obveza primjenjivih na osnovnu uslugu (vidjeti uvodnu izjavu 141. pobijane odluke i točku 151. ove presude), mogla legitimno izvesti ocjenu koju je kritizirao SNCM, a prema kojoj usluga koju je pružao Corsica Ferries „po kvaliteti ne razlikuje od usluge koja se pruža u okviru dodatne usluge”.

139 Što se tiče druge kritizirane ocjene, iz uvodne izjave 166. pobijane odluke, valja utvrditi da iz tumačenja cijele te uvodne izjave proizlazi da Komisija tom ocjenom u biti namjerava utvrditi da je Corsica Ferries usluge iz Toulona pružao na zadovoljavajući način i u uvjetima (cijena, objektivna obilježja kvalitete, kontinuitet i pristup usluzi) koji su u skladu s općim interesom. Međutim, očito je da je ta ocjena osnovana ne samo s obzirom na razmatranja navedena u točki 137. ove presude, nego i, općenitije, s obzirom na činjenicu, koju je Komisija pravilno istaknula, da je uvjete povezane s obvezama javne usluge koji se primjenjuju na pomorske linije između kontinentalne Francuske i Korzike odredio OTC u skladu s Uredbom o pomorskoj kabotaži. Te obveze javne usluge stoga treba smatrati obvezama čiji je cilj da se usluge pomorske kabotaže pružaju u uvjetima koji su u skladu s općim interesom i koje brodar Unije, gledajući vlastite komercijalne interese, ne bi preuzeo ili ne bi preuzeo u istom opsegu (vidjeti u tom pogledu članak 2. točku 4. Uredbe o pomorskoj kabotaži i točke 47. i 48. Komunikacije o UOGI-ju). Stoga se moglo legitimno smatrati da je svako pružanje usluge pomorske kabotaže koje je obuhvaćeno okvirom tih obveza javne usluge bilo provedeno u skladu s općim interesom u pogledu kvalitativnih mjerila uređenih obvezama javne usluge i navedene u članku 4. stavku 2. Uredbe o pomorskoj kabotaži, među kojima su i mjerila navedena u uvodnoj izjavi 166. pobijane odluke.

140 Iz svega prethodno navedenog valja zaključiti da treći element prvog dijela prvog tužbenog razloga i, stoga, taj prvi dio u cijelosti treba odbiti kao neosnovane.

Drugi dio, koji se temelji na tome da je Komisija počinila pogrešku koja se tiče prava, pogrešku koja se tiče činjenica i očitu pogrešku u ocjeni time što je poistovjetila dodatne kapacitete koje treba pružiti tijekom vršnih razdoblja s dodatnom uslugom i time što je tu uslugu ocijenila zasebno od osnovne usluge s obzirom na prvi kriterij iz presude Altmark

141 U okviru drugog dijela prvog tužbenog razloga, SNCM tvrdi da je Komisija počinila pogrešku koja se tiče prava, pogrešku koja se tiče činjenica i očitu pogrešku u ocjeni time što je poistovjetila dodatne kapacitete koje treba pružiti tijekom vršnih razdoblja s dodatnom uslugom i time što je tu uslugu ocijenila zasebno od osnovne usluge s obzirom na prvi kriterij iz presude Altmark.

142 Taj se drugi dio dijeli na tri elementa, od kojih je zadnji istaknut podredno.

– Prvi element, koji se temelji na tome da se SPJO-om ne radi razlika između osnovne usluge i dodatne usluge

143 SNCM tvrdi da u SPJO-u nije utvrđena razlika između osnovne usluge i dodatne usluge, suprotno navodima u uvodnoj izjavi 137. pobijane odluke, na čemu se u potpunosti temelji Komisijino rasuđivanje. Sadržaj navodne dodatne usluge nije utvrđen posebnim i potpuno odredivim odredbama iz dokumentacije za nadmetanje. Predviđajući najmanje dodatne kapacitete za određena godišnja razdoblja, strane SPJO-a nisu nikako namjeravale uvesti dvije usluge koje se mogu pružati neovisno jedna od druge. Činjenica da novi PJO za razdoblje od 2014. do 2023. više ne obuhvaća dodatnu uslugu, nego se odnosi samo na osnovnu uslugu nije relevantna jer je to isključenje objašnjeno proračunskim razlozima. Nadalje, uključivanje u opseg javne usluge usluga koje se odnose na vršna razdoblja kako bi se izbjegao svaki rizik od strategije pobiranja vrhnja jedno je od rješenja koje je u skladu sa sudskom praksom proizašlom iz presude od 19. svibnja 1993., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Naposljetku, naknada za pružanje javnih usluga predviđena SPJO-om isplaćuje se svake godine te se izračunava paušalno za sve usluge koje pružaju ovlaštenici.

144 Komisija, koju podupire Corsica Ferries, osporava argumente koje je istaknuo SNCM.

145 Treba utvrditi da je Komisija pravilno tvrdila u uvodnoj izjavi 137. pobijane odluke da razlikovanje između usluga prijevoza koje se pružaju tijekom cijele godine u okviru osnovne usluge i dodatnih kapaciteta koji se pružaju tijekom vršnog razdoblja, odnosno dodatne usluge, jasno proizlazi iz dokumentacije za nadmetanje SPJO-a.

146 U tom pogledu, na prvom mjestu, treba istaknuti da je dodatna usluga, koja se odnosi samo na tri od pet linija koje su obuhvaćene PJO-om, predmet posebnih odredbi dokumentacije za nadmetanje SPJO-a, odnosno točke I. podtočke (a) alineje 2. (linija Marseille – Bastia), točke I. podtočke (b) alineje 2. (linija Marseille – Ajaccio) i točke I. podtočke (d) alineje 1.4. (linija Marseille – Propriano) te dokumentacije.

147 Stoga nije relevantna činjenica, koju u tim okolnostima navodi SNCM, da se u SPJO-u „ni u jednom dijelu ne navodi” sam izraz „dodatna usluga”. U svakom slučaju, taj navod nije osnovan jer je na stranici 1. dokumentacije za nadmetanje koja je priložena SPJO-u pojašnjeno da predmetne usluge „obuhvaćaju, na svakoj liniji, stalnu uslugu prijevoza putnika i tereta te, na određenim linijama, dodatnu uslugu prijevoza putnika za razdoblja vršnog prometa”. Valja napomenuti, osim toga, da, kao što je to pravilno istaknuo Corsica Ferries, sam SNCM, u određenim izvješćima o izvršavanju PJO-a koje je dužan sastaviti svake godine, radi izričitu razliku između stalne usluge i dodatne usluge.

148 Na drugom mjestu, valja istaknuti da, suprotno tvrdnjama SNCM-a, Komisijin zaključak prema kojem osnovna i dodatna usluga čine dvije različite vrste usluge ne temelji se „u potpunosti" na kritiziranoj tvrdnji iz uvodne izjave 137. pobijane odluke, u čijoj se bilješci br. 64 upućuje na posebne odredbe navedene u točki 146. ove presude. Naime, taj se zaključak temelji i na nizu drugih elemenata koji će biti navedeni u nastavku.

149 Kao prvo, valja podsjetiti na to da osnovna usluga obuhvaća pomorski prijevoz putnika i tereta, dok dodatna usluga obuhvaća samo prijevoz putnika.

150 Kao drugo, valja istaknuti da su za osnovnu uslugu dokumentacijom za nadmetanje SPJO-a, za svaku od predmetnih linija i po vožnji, utvrđeni najmanji dnevni kapaciteti, dok su za dodatnu uslugu, također za svaku od predmetnih linija i po vožnji, utvrđeni samo najmanji ukupni kapaciteti po razdobljima.

151 Kao treće, treba utvrditi da obje vrste usluga podliježu određenim različitim obvezama, osobito u pogledu voznog reda i učestalosti plovidbe, i da su obveze koje se primjenjuju na osnovnu uslugu više obvezujuće od onih koje se primjenjuju na dodatnu uslugu. Stoga, dok je dokumentacijom za nadmetanje SPJO-a predviđen strogi vozni red polazaka i dolazaka za osnovnu uslugu, za dodatnu uslugu nije određen nikakav poseban vozni red. Usto, dok je tom dokumentacijom za nadmetanje za osnovnu uslugu utvrđeno da prijevoz putnika treba osigurati u svakom smjeru, dnevno (ali tri puta tjedno samo u pogledu linije Marseille – Propriano) i tijekom cijele godine, za dodatnu uslugu nije predviđen nikakav zahtjev o učestalosti plovidbe. Točno je da iz te iste dokumentacije za nadmetanje proizlazi da, u slučaju dodatne usluge, vozni red plovidbe treba biti predmet „izričitog i prethodnog" memoranduma o razumijevanju s OTC-om. Međutim, to je prije svega objašnjeno ugovornom naravi SPJO-a te svejedno ostaje činjenica da SNCM stoga raspolaže većom fleksibilnošću nego u slučaju osnovne usluge. Valja dodati da, što se tiče te potonje usluge, prijevoz treba obaviti bez zaustavljanja, dok za dodatnu uslugu nije predviđen takav zahtjev.

152 Kao četvrto, kao što proizlazi iz Priloga 2. SPJO-u i što će biti podrobnije navedeno u točkama 160. i 161. ove presude, osnovna usluga pruža se upotrebom brodova za mješoviti teret, kojima se mogu prevesti putnici kao i roba, dok se dodatna usluga pruža upotrebom trajekata, kojima se mogu prevesti samo putnici (i njihova vozila).

153 Kao peto, iz Priloga 2. SPJO-u također proizlazi da je za pružanje dodatne usluge bio zadužen samo SNCM. Naime, u tom prilogu predviđeno je da su se brodovi *Danielle Casanova* i *Napoléon Bonaparte* upotrebljavali za „osiguravanje dodatnih kapaciteta za uslugu prijevoza putnika na linijama iz gradova Ajaccio, Bastia i Propriano". Ta su dva broda dio flote SNCM-a, a ne CMN-a. Stoga je u praksi samo SNCM pružao dodatnu uslugu.

154 Na trećem mjestu, što se tiče navoda SNCM-a prema kojem se argument ne može temeljiti na tome da novi PJO za razdoblje od 2014. do 2023. više ne obuhvaća dodatnu uslugu, nego se odnosi samo na osnovnu uslugu, s obzirom na to da je to isključenje u biti objašnjeno proračunskim razlozima, treba ga odbiti kao bespredmetnog. Naime, taj argument koji se temelji na novom PJO-u istaknuo je Corsica Ferries tijekom upravnog postupka, ali ga Komisija kao takvog nije preuzela u pobijanoj odluci da bi utemeljila svoj zaključak. U svakom slučaju, činjenica da taj novi PJO više ne obuhvaća dodatnu uslugu stvarno dokazuje da potonja usluga nije bila neophodna za uredno pružanje osnovne usluge, neovisno o tome je li to zbog tehničkih ili gospodarskih razloga, i da su te dvije vrste usluga odvojive.

155 Na četvrtom mjestu, SNCM se pogrešno pozvao na sudsku praksu koja proizlazi iz presude od 19. svibnja 1993., Corbeau (C-320/91, EU:C:1993:198). Naime, kao što je to već istaknuto u točki 101. ove presude, iz spisa proizlazi da su osnovna usluga kao i dodatna usluga ostvarivale znatan deficit u poslovanju, čime je između njih bila isključena mogućnost financijskog izjednačavanja). To je osobito dokazano računom dobiti i gubitaka SNCM-a, koji je priložen očitovanjima od 5. studenoga 2012. koje

je SNCM podnio u okviru upravnog postupka, a iz kojeg je vidljivo da su, za svaku godinu u razdoblju od 2007. do 2011. i to za trajekte kao i za brodove za mješoviti teret, izravni troškovi (odnosno, među ostalim, brodski troškovi, posada i opskrba) bili viši od neto prihoda.

156 Na petom mjestu, iako je točno, kao što to tvrdi SNCM i kao što je to uostalom utvrđeno u uvodnoj izjavi 47. pobijane odluke, naknade dugovane SNCM-u bile su općenito utvrđene člankom 2. SPJO-a, ostaje činjenica da iz računa dobiti i gubitaka navedenog u točki 155. ove presude proizlazi da su u praksi te naknade bile podijeljene između osnovne usluge, koja se pružala putem brodova za mješoviti teret, i dodatne usluge, koja se pružala putem trajekata. U svakom slučaju, iz okolnosti da je tim člankom predviđena ukupna naknada za obje vrste usluge ne proizlazi jesu li one bile odvojene.

157 Iz toga slijedi da prvi element drugog dijela prvog tužbenog razloga treba odbiti kao neosnovan.

– Drugi element, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno poistovjetila osnovnu uslugu s uslugama koje se pružaju na brodovima za mješoviti teret, a dodatnu uslugu s uslugama koje se pružaju na trajektima

158 SNCM navodi da je Komisija pogrešno poistovjetila osnovnu uslugu s uslugama koje se pružaju na brodovima za mješoviti teret, a dodatnu uslugu s uslugama koje se pružaju na trajektima. Tvrdi da se dokumentacijom za nadmetanje SPJO-a nipošto nije zahtijevala upotreba različitih brodova za svaku od tih vrsta usluga. Naprotiv, u praksi, dio dodatne usluge pružao se brodovima za mješoviti teret, a trajekti su se mogli upotrebljavati za pružanje osnovne usluge, osobito izvan sezone, tijekom tehničkog održavanja brodova za mješoviti teret. Kako bi potkrijepio svoje navode, SNCM upućuje na tablice priložene tužbi.

159 Komisija i Corsica Ferries odbijaju tvrdnje SNCM-a.

160 Treba utvrditi da, kao što je to već istaknuto u točki 152. ove presude, iz Priloga 2. SPJO-u proizlazi da se osnovna usluga pruža upotrebom brodova za mješoviti teret, dok se dodatna usluga pruža upotrebom trajekata. Kao što pravilno tvrdi Corsica Ferries, taj je navod dodatno potvrđen izvješćima o izvršavanju PJO-a koje je sastavio SNCM. Stoga je, na primjer, u izvještaju o izvršavanju za 2010. utvrđeno da se osnovna usluga pružala putem „brodova za mješoviti teret” i da su „trajekti *Napoléon Bonaparte* i *Danielle Casanova* osiguravali dodatne kapacitete za prijevoz putnika tijekom vršnih razdoblja u lukama u gradovima Bastia, Ajaccio i Propriano”, i to s ukupno 251 932 prevezenih putnika, „odnosno 47 % SNCM-ova prometa u okviru PJO-a”.

161 Navod SNCM-a prema kojem su se u stvarnosti brodovi za mješoviti teret upotrebljavali za dodatnu uslugu te su se, obrnuto, trajekti upotrebljavali za osnovnu uslugu nije dokazan u dovoljnoj mjeri. Konkretnije, tablice koje je podnio SNCM kako bi pokušao potkrijepiti taj navod nisu uvjerljive. Naime, najprije, jedna od tih tablica, naslovljena „dodatna usluga pružena brodovima za mješoviti teret”, sadržava pogrešku u izračunu. Zatim, prije svega, kao što to pravilno ističe Komisija, navedene tablice sadržavaju umjetnu stavku prekomjernih kapaciteta (izraženi u broju mjesta na brodu) na različitim brodovima koja nije povezana s načinom na koji su te dvije vrste usluga u praksi provedene. Stoga je u tablici naslovljenoj „dodatna usluga pružena brodovima za mješoviti teret”, za linije Marseille – Bastia i Marseille – Ajaccio te za drugu polovinu 2007. kao i za svaku godinu u razdoblju od 2008. do 2013., prikazana razlika između kapaciteta ponuđenih na brodovima za mješoviti teret ovlaštenika za te linije u okviru osnovne usluge (tablica naslovljena „stalna usluga pružena brodovima za mješoviti teret”) i kapaciteta koji se zahtijevaju na temelju dokumentacije za nadmetanje SPJO-a za te iste usluge i linije (tablica naslovljena „specifikacija za stalne usluge”). Drugim riječima, navedena tablica predstavlja tek jednostavni inventar prekomjernih kapaciteta brodova kojima se osiguravala osnovna usluga u odnosu na zahtjeve iz dokumentacije za nadmetanje, koje SNCM arbitrarno pripisuje pružanju dodatne usluge putem brodova za mješoviti teret. U istom smislu, tablicom naslovljenom „dodatna usluga pružena trajektima” arbitrarno su određeni kapaciteti ponuđeni na

trajektima SNCM-a u okviru dodatne usluge kao što proizlazi iz razlike između kapaciteta koji se zahtijevaju dokumentacijom za nadmetanje SPJO-a za tu uslugu (tablica naslovljena „specifikacija za dodatne usluge”) i prekomjernih kapaciteta koji su navedeni u tablici naslovljenoj „dodatna usluga pružena brodovima za mješoviti teret”. Međutim, iz spisa proizlazi da su kapaciteti ponuđeni na navedenim trajektima bili znatno veći od kapaciteta navedenih u tablici naslovljenoj „dodatna usluga pružena trajektima”, tako da, osim u izvanrednim okolnostima, nije bilo potrebno upotrebljavati brodove za mješoviti teret za pružanje dodatne usluge. U pogledu tablice naslovljene „stalna usluga pružena trajektima”, u njoj je jednostavno navedeno, i to bez bilo kakvog obrazloženja, da su trajekti svake godine pridonijeli osnovnoj usluzi u visini određenog broja mjesta na liniji Marseille – Ajaccio i Marseille – Bastia (među ostalim, 13 000 mjesta u drugoj polovini 2007. i 26 000 mjesta u 2008.). Naposljetku, valja istaknuti da sama činjenica da su mogli postojati izolirani slučajevi u kojima se brod uobičajeno namijenjen osnovnoj usluzi upotrijebio u okviru dodatne usluge i obrnuto nije dovoljna da bi se dovelo u pitanje utvrđenje načela prema kojem su brodovi za mješoviti teret bili namijenjeni osnovnoj usluzi, a trajekti dodatnoj usluzi.

162 Iz navedenog proizlazi da drugi element drugog dijela prvog tužbenog razloga treba odbiti kao neosnovan.

– Treći element, koji je istaknut podredno i koji se temelji na tome da je dodatna usluga opravdana stvarnom potrebom javne usluge koju zadovoljava osnovna usluga

163 Podredno, SNCM tvrdi da je dodatna usluga opravdana stvarnom potrebom javne usluge koju zadovoljava osnovna usluga. Navodi da, čak i da postoji dodatna usluga koju treba razlikovati od osnovne usluge, *quod non*, te se dvije vrste usluge ne bi mogle ocijeniti odvojeno jedna od druge u svrhu analize prvog kriterija iz presude Altmark.

164 U potporu tom trećem elementu, SNCM iznosi dva niza argumenata. Prvim nizom argumenata u biti želi utvrditi da se zajednička analiza osnovne i dodatne usluge nalaže na temelju određenih razmatranja koja nisu tehničke ni gospodarske naravi. Drugim nizom argumenata nastoji dokazati da postoji tehnička i gospodarska komplementarnost između tih dviju vrsta usluga.

165 Komisija, koju podupire Corsica Ferries, zahtijeva da se taj treći element odbije.

166 Što se tiče prvog niza argumenata, treba utvrditi da se ni jedan od tih argumenata ne navodi na zaključak da je Komisija počinila pogrešku koja se tiče prava time što u ovom slučaju nije zajedno analizirala dodatnu i osnovnu uslugu.

167 U tom pogledu, kao prvo, treba istaknuti da je SNCM pogrešno pokušao dovesti u pitanje Komisijinu ocjenu, navedenu u uvodnoj izjavi 139. pobijane odluke, prema kojoj „se može legitimno smatrati da se dodatna usluga može opravdati stvarnom potrebom javne usluge koju ispunjava osnovna usluga samo ako je njezino pružanje [...] neophodno za pružanje osnovne usluge na temelju niza tehničkih i gospodarskih razmatranja”. Naime, da je dodatna usluga, koja se jasno razlikuje od osnovne usluge (vidjeti točke 145. do 154. ove presude), bila uključena u opseg javne usluge a da to nije bilo opravdano postojanjem tehničkih komplementarnosti između tih dviju vrsta usluga ili razlozima gospodarske učinkovitosti, time se očito ne bi ispunili zahtjevi nužnosti i proporcionalnosti (u pogledu tih zahtjeva, vidjeti točku 124. ove presude).

168 Kao drugo, valja istaknuti da SNCM također pogrešno tvrdi da ne postoji nikakva razlika u naravi između osnovne i dodatne usluge. Naime, iz elemenata navedenih u točkama 145. do 154. ove presude proizlazi da između tih dviju vrsta usluga zapravo postoje znatne razlike.

169 Kao treće, pod pretpostavkom da argument SNCM-a, koji je naveden u točki 168. ove presude, također treba shvatiti kao da se temelji na tome da je te dvije vrste usluga imaju zajednički cilj, odnosno osigurati teritorijalni kontinuitet, treba utvrditi da ni njega nije moguće prihvatiti.

170 Naime, s jedne strane, općenito, valja istaknuti da te dvije vrste usluga ne treba automatski smatrati kao da u stvarnosti čine jednu te istu vrstu usluge zato što imaju isti cilj.

171 S druge strane, okolnost da je navodni cilj osnovne kao i dodatne usluge osigurati teritorijalni kontinuitet ne podrazumijeva nužno, osobito što se tiče postojanja stvarne potrebe javne usluge, da ih treba ispitati zajedno, kao da čine jednu neodvojivu cjelinu.

172 Naime, kao što to pravilno ističe Komisija, cilj teritorijalnog kontinuiteta itekako se može istodobno postići tržišnim silama i javnom uslugom. U tom pogledu, treba podsjetiti, s jedne strane, na to da, čak i ako država članica raspolaže širokom diskrecijskom ovlasti u određenom području, UOGI može utvrditi samo tako da odgovara na stvarnu potrebu javne usluge i, s druge strane, na to da takva potreba ne može postojati ako je potražnja već zadovoljena tržišnim silama (vidjeti točke 111. do 124. ove presude). Stoga, da bi se mogao utvrditi UOGI u sektoru pomorske kabotaže, nije dovoljno da se država članica pozove na ostvarivanje cilja teritorijalnog kontinuiteta. Također je potrebno da postizanje tog cilja već nije osigurano jednostavnim djelovanjem tržišnih sila. Ako tržišne sile osiguravaju ostvarivanje dijela navedenog cilja, uspostava takvog UOGI-ja opravdana je samo ako se njime odgovara na odgovarajući tržišni nedostatak.

173 U ovom slučaju, Komisija je utvrdila, i to pravilno, kao što će biti kasnije izneseno u okviru ispitivanja trećeg dijela prvog tužbenog razloga, da je teritorijalni kontinuitet između Korzike i kontinentalne Francuske već bio osiguran osnovnom uslugom koja je bila dopunjena tržišnim silama, koje podliježu obvezama javne usluge. Stoga, osim činjenice da dodatna usluga nije jasno odgovarala na stvarnu potrebu javne usluge, ta usluga čak nije bila neophodna za ostvarivanje teoretskog cilja teritorijalnog kontinuiteta koji su joj pripisala francuska tijela.

174 Kao četvrto, treba smatrati da SNCM uzalud tvrdi da pristup koji je primijenila Komisija u praksi onemogućuje dobro obavljanje javne usluge jer u tu uslugu obično uključuje samo neprofitabilne djelatnosti, pri čemu tako isključuje svaki mehanizam izjednačavanja i odvraća svakog razboritog i opreznog gospodarskog subjekta od pružanja javne usluge. Naime, kao što je to već istaknuto u točkama 101. i 155. ove presude, osnovna i dodatna usluga jednako ostvaruju znatan i učestali deficit u poslovanju, što isključuje mogućnost financijskog izjednačavanja između njih.

175 Kao peto, SNCM tvrdi da potreba za zajedničkom analizom osnovne i dodatne usluge također proizlazi iz točke 6. Odluke Conseil d'État od 13. srpnja 2012. i iz Komisijine ranije prakse odlučivanja u pogledu prethodnih PJO-ova za pomorski prijevoz do Korzike.

176 Međutim, s jedne strane, SNCM nije se mogao pozvati na odlomak iz točke 6. Odluke Conseil d'État od 13. srpnja 2012. koji navodi. Naime, ni Komisija ni sud Unije nisu dužne poštovati tumačenje koje je Conseil d'État dao u pogledu odredbi Uredbe o pomorskoj kabotaži. U ovom slučaju, SNCM se tim manje može utemeljeno pozvati na navedeni odlomak što je, na dan kada je Conseil d'État donio svoju odluku, Komisija već pokrenula formalni istražni postupak koji je doveo do donošenja pobijane odluke.

177 S druge strane, SNCM se nije ni mogao pozvati na Komisijinu raniju praksu odlučivanja u pogledu prethodnih PJO-ova za pomorski prijevoz do Korzike, i to zbog razloga koji su već izneseni u točkama 98. i 99. ove presude.

178 Što se tiče drugog niza argumenata, kao prvo, valja utvrditi da je Komisija pravilno istaknula, u uvodnoj izjavi 141. pobijane odluke, da između osnovne i dodatne usluge nije utvrđena nikakva tehnička komplementarnost.

179 U tom pogledu, valja podsjetiti na to da, osim činjenice da se usluge podliježu različitim obvezama, osobito u pogledu voznog reda i učestalosti plovidbe (vidjeti točku 151. ove presude), te su usluge pružene upotrebom brodova različitih vrsta i s drukčijim namjenama (vidjeti točke 152., 160. i 161. ove presude). Naime, osnovna usluga pruža se upotrebom brodova za mješoviti teret, kojima se može prevesti roba kao i putnici, dok se dodatna usluga pruža upotrebom trajekata, kojima se mogu prevesti samo putnici i njihova vozila. Tehničke razlike između tih dviju vrsta brodova ne sprječava samo da se, među ostalim, brodovi koji se upotrebljavaju za pružanje dodatne usluge upotrebljavaju za pružanje osnovne usluge, nego također da se uspostavi ekonomija razmjera, osobito u pogledu održavanja i popravaka pomorskih sredstava. Tome ide u prilog činjenica da posade moraju biti različito certificirane ovisno o vrsti broda te stoga nisu međusobno zamjenjive.

180 Te se tvrdnje ne mogu dovesti u pitanje tvrdnjom SNCM-a prema kojoj obje vrste usluge imaju „brojna zajednička tehnička obilježja, osobito u pogledu kvalitete usluge” i prema kojoj između njih postoje važne sinergije jer dijele iste lučke infrastrukture, istu mrežu agencija te ista telefonska i telematska sredstva za rezerviranje karata kao i isto osoblje na kopnu te mogu primjenjivati iste postupke certificiranja i nadzora higijene i sigurnosti hrane. Naime, kao što to sasvim pravilno ističe Komisija, s jedne strane, tako navedene sinergije mogle su biti tek relativno marginalne, s obzirom na to da su glavni izvori troškova predmetnih usluga pomorska sredstva i posada te, s druge strane, dijeljenje zajedničke upravne i trgovinske infrastrukture ne može predstavljati valjanu komplementarnost u svrhu ove problematike jer bi se ono u svakom slučaju moglo primijeniti na sve djelatnosti SNCM-a.

181 Ne može se prihvatiti ni navod SNCM-a prema kojem trajekti mogu zamijeniti brodove za mješoviti teret dok su potonji brodovi na tehničkom održavanju. Naime, osim činjenice da se na trajektima ne može prevoziti teret, iz tablice navedene u točki B „Prikaz godina po vrsti” Priloga 2. SPJO-u jasno proizlazi da, tijekom tehničkih održavanja brodova za mješoviti teret, predmetne plovidbe trebaju uvijek osiguravati drugi brodovi za mješoviti teret, osobito oni navedeni u tim tablicama, a ne trajekti.

182 Kao drugo, treba utvrditi da nijedan argument koji je istaknuo SNCM ne navodi na zaključak da je uključivanje dodatne usluge u opseg javne usluge bilo opravdano razlozima gospodarske učinkovitosti.

183 U tom pogledu, valja podsjetiti na to da je u točkama 101., 155. i 174. ove presude već utvrđeno da je dodatna usluga ostvarivala deficit u poslovanju.

184 Ne može se prihvatiti argumentacija SNCM-a prema kojem je dodatna usluga predstavljala ključni doprinos, putem prihoda koje je ostvarivala upravljanjem pomorskim prijevozom do Korzike tijekom najprofitabilnijih razdoblja, općoj gospodarskoj ravnoteži osnovne usluge i PJO-a kao i financiranju teritorijalnog kontinuiteta.

185 U tom pogledu, najprije, valja smatrati da je SNCM pogrešno prigovorio Komisiji da nije ispitala je li „[dodatna usluga], time što je pokrivala najmanje svoje posebne varijabilne troškove, mogla pridonijeti pokrivanju dijela fiksnih troškova koje dijeli zajedno s [osnovnom] uslugom”. Naime, iz računa dobiti i gubitaka SNCM-a, koje je potonje društvo podnijelo tijekom upravnog postupka, proizlazi da su za svaku godinu u razdoblju od 2007. do 2011. neto prihodi ostvareni upotrebom trajekata bili niži od izravnih troškova te usluge (odnosno, među ostalim, brodski troškovi, posada i opskrba) (vidjeti točku 155. ove presude).

186 Zatim, SNCM je u potporu navedenoj argumentaciji uzalud ponovio svoj navod prema kojem su se trajekti mogli upotrebljavati i za pružanje osnovne usluge. Naime, taj navod treba odbiti zbog razloga koji su već izneseni u točkama 152., 160., 161. i 181. ove presude.

187 Naposljetku, što se tiče argumenta SNCM-a prema kojem je prihodi ostvareni u okviru dodatne usluge uvelike pridonose ukupnim primicima tog društva jer su razdoblja koja odgovaraju toj usluzi najprofitabilnija, treba ga odbiti kao bespredmetnog. Naime, pod pretpostavkom da je to točno, ostaje činjenica da navedeni prihodi nisu bili dovoljni za naknadu izravnih troškova povezanih s pružanjem te usluge (vidjeti točke 101., 155., 174. i 185. ove presude).

188 Iz svega prethodno navedenog valja zaključiti da treći element drugog dijela prvog tužbenog razloga i, stoga, taj drugi dio u cijelosti, treba odbiti kao neosnovane.

Treći dio, koji je istaknut podredno i koji se temelji na tome da dodatna usluga, koja se razmatra zasebno, ispunjava prvi kriterij iz presude Altmark

189 U okviru trećeg dijela prvog tužbenog razloga, koji je istaknut podredno, SNCM tvrdi da dodatna usluga, koja se razmatra zasebno, ispunjava prvi kriterij iz presude Altmark i da je Komisija stoga počinila očitu pogrešku u ocjeni time što je smatrala da uključivanje te usluge u opseg javne usluge ne odgovara na stvarnu potrebu javne usluge.

190 Taj treći dio može se podijeliti na četiri elementa.

– Prvi element, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno ocijenila zamjenjivost usluga putničkog prijevoza iz Marseillea s onima iz Toulona

191 SNCM tvrdi da se Komisijina tvrdnja, navedena u uvodnoj izjavi 160. pobijane odluke, prema kojoj je „dodatna usluga uvelike zamjenjiva, sa stajališta potražnje putnika, s uslugama od Toulona do gradova Bastia i Ajaccio tijekom dodjele PJO-a” temelji na očito pogrešnom rasuđivanju.

192 Komisija, koju podupire Corsica Ferries, osporava argumente koje je istaknuo SNCM.

193 U potporu svojoj tvrdnji, na prvom mjestu, SNCM tvrdi da se Komisijino rasuđivanje temelji na pogrešnoj i proturječnoj analizi statistika putničkog prometa.

194 Valja utvrditi da nijedna od kritika koje je SNCM istaknuo u potporu toj tvrdnji nije osnovana.

195 Stoga, kao prvo, SNCM je uzalud prigovorio Komisiji da je u uvodnim izjavama 154. i 155. pobijane odluke, analizirala razvoj putničkog prometa između kontinentalne Francuske i Korzike od 2002. do 2009., odnosno tijekom razdoblja koje obuhvaća dvije godine koje su uslijedile nakon dodjele PJO-a. Naime, uzimanje u obzir tih dviju godina, uz godine od 2002. do 2007., omogućuje razumijevanje velikih trendova u razvoju putničkog prometa tijekom duljeg razdoblja te utvrđivanje da se taj razvoj nije promijenio nakon dodjele PJO-a. Konačno, valja napomenuti da SNCM čak nije niti tvrdio da se razvoj putničkog prometa nakon 2007. znatno razlikovao u odnosu na razvoj tijekom prethodnih godina.

196 Kao drugo, valja smatrati da očitovanje SNCM-a prema kojem je putnički promet iz Marseillea u razdoblju od 2002. do 2009. ostao gotovo stabilan, dok se putnički promet iz Toulona uvelike povećao nikako ne proturječi Komisijinu zaključku u pogledu postojanja zamjenjivosti, sa stajališta potražnje, usluga pomorskog putničkog prijevoza koje se nude na liniji Marseille – Korzika s onima koje se nude na liniji Toulon – Korzika.

197 Naime, iz spisa proizlazi da se, kao što je utvrđeno u uvodnoj izjavi 154. pobijane odluke, ukupni promet pomorskog putničkog prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike znatno povećao u razdoblju od 2002. do 2009. (+ 31,6 %) te da su to povećanje, i to u vrlo velikoj mjeri, zabilježili pružatelji usluga koji posluju iz Toulona (+ 150 %), a ne oni koji posluju iz Marseillea (– 1,7 %). Očitovanjem SNCM-a prema kojem je povećanje prometa iz Toulona popraćeno gotovo stabilnim

prometom iz Marseillea nije uzet u obzir rast ukupnog prometa i razvoj tržišnih udjela prijevoznika. Međutim, nesporno je da se, u tom okviru općeg povećanja prometa između Korzike i kontinentalne Francuske, tržišni udjel pružatelja usluga koji posluju iz Toulona znatno povećao, dok se tržišni udjel pružatelja usluga koji posluju iz Marseillea smanjio. U tom pogledu nije odlučujuće da je ukupan broj putnika na liniji Marseille – Korzika ostao gotovo nepromijenjen, dok su tržišni udjeli zabilježili znatan pad. Iz toga se može jasno zaključiti da se pomorski putnički promet preusmjerio s linije Marseille – Korzika na liniju Toulon – Korzika i da su stoga, sa stajališta potražnje, usluge ponuđene na prvoj liniji zamjenjive s uslugama ponuđenima na drugoj liniji.

198 Treba dodati da SNCM ne osporava razmatranja navedena u uvodnoj izjavi 157. pobijane odluke, koja glase kako slijedi:

„Zapravo, razvoj prometa između kontinentalne Francuske i Korzike u korist linija iz Toulona tim je vidljiviji u pogledu dodatne usluge. Između 2002. i 2005. stvarni promet utvrđen za dodatnu uslugu smanjio se za 208 213 putnika na liniji Marseille – Korzika, dok se u istom razdoblju promet na liniji Toulon – Korzika povećao za 324 466 putnika. Smanjenje dijela prometa koji se osigurava dodatnom uslugom u korist drugih prijevoznika na tržištu u okviru ukupnog povećanja prometa od 2002. upućuje na visok stupanj zamjenjivosti tih dviju usluga.” [neslužbeni prijevod]

199 Kao treće, SNCM pogrešno tvrdi da je Komisijina analiza navedena u uvodnoj izjavi 154. pobijane odluke proturječna s uvodnom izjavom 155. te odluke u kojoj je Komisija izjavila da joj se ne čini da utvrđeni razvoj treba pripisati povezanosti s Italijom jer je pomorski putnički promet između Korzike i Italije ostao stabilan tijekom predmetnog razdoblja. Naime, u navedenoj uvodnoj izjavi 155. Komisija nije nipošto tvrdila da postoji takva stabilnost u prometu između Korzike i Italije. U toj uvodnoj izjavi osporava argument francuskih tijela prema kojem su linije između Korzike i Italije preuzele dio prometa na linijama Marseille – Korzika oslanjajući se, suprotno tome, na činjenici da se dio pomorskog putničkog prometa iz ili prema svim korzičkim lukama koji se odnosi na linije prema Italiji općenito smanjio tijekom predmetnog razdoblja. U tom pogledu, treba istaknuti da iz podataka koje je objavio regionalni prometni opservatorij Korzike stvarno proizlazi da se od 2002. od 2009. promet između Korzike i Italije povećao za 4,6 %, dok se međutim ukupni promet između Korzike i različitih kopnenih luka povećao za više od 21 %. Stoga se dio korzičkog prometa kojeg predstavljaju linije prema Italiji s 39,1 % u 2002. smanjio na 33,8 % u 2009.

200 Kao četvrto, SNCM je pogrešno prigovorio Komisiji da je u okviru svoje analize zamjenjivosti usluga uzela u obzir prijenos prometa s linije Marseille – Korzika na liniju Toulon – Korzika tijekom 2004. i 2005., uz obrazloženje da su te godine bile obilježene znatnim štrajkovima koji su uvelike narušili promet iz Marseillea.

201 Naime, najprije treba podsjetiti na to da analiza koju je Komisija provela u uvodnim izjavama 154. do 160. pobijane odluke nije ograničena na 2004. i 2005., nego je njome obuhvaćeno razdoblje od 2002. do 2009. Zatim, do sukoba unutar društva na koje upućuje SNCM došlo je samo tijekom rujna 2004., rujna 2005. i listopada 2005., a ne tijekom cijele 2004. i 2005., kao što se čini da SNCM to tvrdi. Naposljetku, kao što to Komisija pravilno ističe pozivajući se na točku 38. svoje Obavijesti o utvrđivanju mjerodavnog tržišta za potrebe prava tržišnog natjecanja Zajednice (SL 1997., C 372, str. 5.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 8., svezak 3., str. 18.), u pravu tržišnog natjecanja postojanje štrajka ne može se upotrijebiti za utvrđivanje tržišta.

202 Na drugom mjestu, valja smatrati da je SNCM pogrešno ocijenio Komisijinu analizu zamjenjivosti usluga „osobito šturom” jer je njome uzet u obzir samo razvoj količine putnika, a da pritom nije provjereno jesu li usluge koje je nudio Corsica Ferries bile zamjenjive s njegovim vlastitim uslugama, i to u pogledu voznog reda koji je trebalo poštovati, najviših cijena, kvalitete usluga i odredišta.

203 Naime, Komisijina analiza temelji se na ozbiljnom ispitivanju ponašanja potrošača kao i razumnih elemenata i činjeničnih utvrđenja koja, među ostalim, proizlaze iz objavljenih podataka o ponudi i potražnji usluga pomorskog prijevoza. Stoga, kao što pravilno napominje Komisija, kada putnik odluči doći do Korzike iz Toulona, umjesto iz Marseillea, on nužno uzima u obzir sve parametre koje navodi SNCM. Može se legitimno pretpostaviti, da je postojala stvarna kvalitativna razlika između usluga koje je taj prijevoznik pružao iz Marseillea i usluga koje je Corsica Ferries pružao iz Toulona, to bi spriječilo znatne prijenose prometa koji su utvrđeni u točkama 197. i 198. ove presude. Nadalje, kao što je to već izneseno u točkama 137. i 139. ove presude, usluge koje je pružao Corsica Ferries morale su ispuniti niz zahtjeva u pogledu trajnosti, redovnosti, učestalosti plovidbe i kapaciteta pružanja usluge, visine naknada i posade brodova te ih se trebalo pružati u uvjetima koji su u skladu s općim ciljem.

204 U tom okviru, valja dodati da Komisija u uvodnoj izjavi 158. pobijane odluke također uzima u obzir, za potrebe svoje analize zamjenjivosti usluga, i to „na kvalitativniji način”, malu udaljenost između Marseillea i Toulona. U tom pogledu, treba utvrditi da je Komisija pravilno smatrala da je ta mala udaljenost, odnosno oko 50 km zračne udaljenosti i 65 km cestovne udaljenosti, i činjenica da vrijeme putovanja cestom između tih dvaju gradova iznosi tek 45 minuta, što je znatno kraće od vremena plovidbe od kontinentalne Francuske do Korzike, predstavljaju relevantna mjerila zamjenjivosti, sa stajališta potražnje, usluga pomorskog putničkog prijevoza iz Marseillea i onih iz Toulona. Tome ide u prilog činjenica da je luka u Toulonu bliža Korzici od luke u Marseilleu, što omogućuje brodovima koji posluju iz prve luke da plovidbu obave u kraćem vremenu od brodova koji posluju iz druge luke. S obzirom na te elemente, malo je vjerojatno da će tih dodatnih 45 minuta putovanja automobilom odvratiti osobe koje borave ili rade u Marseilleu od putovanja linijom Toulon – Korzika. Uostalom, relevantnost tih različitih utvrđenja nije osporavao SNCM.

205 Točno je, kao što to pravilno ističe SNCM, da brodovi iz Toulona nisu plovili prema luci u Proprianu, koja je bila jedna od triju korzičkih luka obuhvaćenih dodatnom uslugom. Međutim, prema njoj su plovili brodovi skupine SNCM – CMN iz Marseillea u okviru osnovne usluge (vidjeti točku I. podtočku (d) alineju 1.3. dokumentacije za nadmetanje SPJO-a). Za liniju Marseille – Propriano i za tu uslugu čak je bilo predviđeno povećanje najmanjih kapaciteta za razdoblje od 1. svibnja do 30. rujna (vidjeti točku I. podtočku (d) alineju 1.3. dokumentacije za nadmetanje SPJO-a). Kao što je to pravilno istaknula Komisija, ne postoji ni najmanja naznaka da sama osnovna usluga, tako pojačana tijekom pet mjeseci od proljeća do ljeta, ne bi bila dovoljna da se odgovori na korisničku potražnju na toj liniji, čak i tijekom vršnog razdoblja. Prema tome, treba smatrati da usluge pružene na navedenoj liniji u okviru dodatne usluge ne odgovaraju na stvarnu potrebu i da stoga se čak ni ne postavlja pitanje zamjenjivosti luka u Marseilleu i Toulonu za prijevoz do Propriana.

206 Osim toga, u svakom slučaju valja utvrditi da, kao što to Komisija ističe u uvodnoj izjavi 164. i u bilješci br. 98 pobijane odluke, promet na liniji Marseille – Propriano predstavlja tek mali udio (oko 10 %) ukupne djelatnosti obuhvaćene dodatne usluge. Tako malim udjelom nije se moglo opravdati postojanje javne usluge s opsegom dodatne usluge, koja nije svedena samo na tu liniju. Kao što je to istaknuto u navedenoj uvodnoj izjavi, „zbog malog udjela u prometu koji predstavlja [navedena] linija ne može se smatrati da je zaključak o cjelokupnoj dodatnoj usluzi osporen jer ne postoji privatna inicijativa na samo toj liniji”.

207 Naposljetku, valja istaknuti da, kako bi se moglo zaključiti da u ovom slučaju postoji zamjenjivost, nije bilo potrebno da zahtjevi primjenjivi na usluge iz Marseillea i na usluge iz Toulona budu sasvim identične.

208 Iz svih prethodnih razmatranja proizlazi da je Komisija pravilno smatrala da su usluge pomorskog prijevoza koje se pružaju na liniji Marseille – Korzika u okviru dodatne usluge i na liniji Toulon – Korzika, sa stajališta putničke potražnje, bile međusobno zamjenjive.

– Drugi element, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno ocijenila nedostatak privatne inicijative

209 U okviru tog drugog elementa, SNCM tvrdi da analiza nedostatka privatne inicijative koju je Komisija provela u uvodnim izjavama 161. do 166. pobijane odluke nije dovoljno obrazložena te da je očito pogrešna.

210 Ta je analiza sažeta kako slijedi u uvodnoj izjavi 162. pobijane odluke:

„[...] Komisija je usporedila stvarni putnički promet prema svakoj od luka dodatne usluge s ponudom prijevoza koju je Corsica Ferries pružao iz Toulona i koja je pružena u okviru osnovne usluge PJO-a. Iz toga proizlazi da je, za luke u gradovima Bastia i Ajaccio, koje predstavljaju 90 % kapaciteta potrebnih za dodatnu uslugu, spoj kapaciteta koje nudi osnovna usluga PJO-a s polaskom iz Marseillea i usluge privatne inicijative koja je postojala između 2004. i 2006. s polaskom iz Toulona bio dovoljan da se zadovolji stvarno utvrđena potražnja, i to jednako tijekom razdoblja proljeće – jesen kao i tijekom ljetnog razdoblja, za svaku od dviju luka i za svaku godinu od 2004. do 2006.” [neslužbeni prijevod]

211 Komisija i Corsica Ferries osporavaju tvrdnje SNCM-a.

212 U potporu svojoj tezi, kao prvo, SNCM prigovara Komisiji da nije podnijela nikakve podatke ili brojke o komparativnom izračunu ponude i potražnje koji je opisan u uvodnoj izjavi 162. pobijane odluke.

213 Taj prigovor treba odbiti kao neosnovan. Naime, kao što je Komisija to potvrdila u odgovoru na pisano pitanje Općeg suda, podaci koje je upotrijebila u svrhu kritizirane analize jesu javni podaci regionalnog prometnog opservatorija Korzike, koje joj je tijekom upravnog postupka dostavio Corsica Ferries i koje francuska tijela nisu osporavala tijekom tog postupka. SNCM, koji je u osobito dobrom položaju da bude upoznat sa stanjem ponude i potražnje pomorskog prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike kao i s podacima o kapacitetima predviđenima SPJO-om, stoga ne može ozbiljno tvrditi, kao što je to učinio u svojim pismenima, da ne može razumjeti Komisijino rasuđivanje i provjeriti jesu li brojke koje je Komisija upotrijebila točne. U pogledu metodologije koju je Komisija primijenila u svrhu svoje analize, iz uvodne izjave 162. pobijane odluke jasno proizlazi da se ta analiza sastoji od samo jedne usporedbe, za svaku godinu od 2004. do 2006., pri čemu je izdvojeno razdoblje „proljeće – jesen” i „ljeto”, i za svaku od triju korzičkih luka obuhvaćenih dodatnom uslugom, spoja kapaciteta koje Corsica Ferries nudi iz Toulona i kapaciteta koje suovlaštenici nude u okviru osnovne usluge iz Marseillea sa stvarno utvrđenom potražnjom (odnosno stvarnim putničkim prometom). Usredotočivši se na luke u gradovima Bastia i Ajaccio, koje predstavljaju 90 % kapaciteta potrebnih za dodatnu uslugu, Komisija je utvrdila da je taj spoj dovoljan kako bi se osigurala stvarno utvrđena potražnja, oslanjajući se na činjenicu da je razlika između njih bila sustavno pozitivna. Stoga je Komisija svoju analizu nedostatka privatne inicijative obrazložila u dovoljnoj mjeri.

214 Kao drugo, SNCM tvrdi da je komparativna analiza stvarnog putničkog prometa te spoja ponude prijevoza koju je pružao Corsica Ferries i ponude pružene u okviru osnovne usluge očito pogrešna jer njome nisu uzete u obzir karakteristike tržišta i, konkretnije, razmjera neravnoteže potražnje tijekom samog vršnog razdoblja. Naime, čak i na vrhuncu ljeta postoje razdoblja vršnog prometa, osobito vikendima, koji navedeni spoj ne bi mogao u potpunosti pokriti.

215 Treba utvrditi da SNCM nije u dovoljnoj mjeri dokazao navodnu veliku neravnotežu potražnje koju navodi. U tom se pogledu samo pozvao na odlomak Odluke Komisije 2004/166/EZ od 9. srpnja 2003. o potpori za restrukturiranje koju Francuska namjerava provesti u korist Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (SL 2004., L 61, str. 13.), u kojem se upućuje na ispitivanje tržišta koje je, prema njegovu mišljenju, provela Komisija. Zapravo, kao što to proizlazi iz uvodne izjave 50. te odluke, to ispitivanje tržišta nipošto nije provela Komisija, nego su ga podnijela francuska tijela. Osim toga, navedeno ispitivanje tržišta temeljilo se na podacima koji su bili dostupni 2001. Međutim, tržišni

uvjeti znatno su se promijenili od 2001. do 2007. Naposljetku, treba istaknuti da je Odluku 2004/166 Opći sud poništio presudom od 15. lipnja 2005., Corsica Ferries France/Komisija (T-349/03, EU:T:2005:221).

216 Kao treće, SNCM tvrdi da, za ispitivanje nedostatka privatne inicijative, Komisija nije mogla samo provesti kvantitativnu analizu ponude društva Corsica Ferries. Naime, Komisija nije trebala uzeti obzir samo kapacitete, nego i cijene, redovnost i trajnost te dokazati da Corsica Ferries svoje usluge nudi u sličnim uvjetima kao što SNCM nudi svoje usluge u okviru dodatne usluge. SNCM u tim okolnostima ističe da Komisija ni u jednom trenutku nije dokazala da usluge koje pruža Corsica Ferries odgovaraju na zahtjeve u pogledu kvalitete koji su postavljeni dokumentacijom za nadmetanje.

217 Prigovore koji su tako istaknuti protiv Komisije nije moguće prihvatiti.

218 Točno je, kao što proizlazi iz spisa i kao što uostalom stranke ne osporavaju, da obveze iz SPJO-a koje su primjenjive na dodatnu uslugu te obveze javne usluge kojima podliježu usluge prijevoza iz Toulona nisu sasvim identične. Međutim, kao što to pravilno ističe Komisija u uvodnoj izjavi 165. pobijane odluke, ipak nije dokazano postojanje znatne kvalitativne razlike između usluga pomorskog prijevoza koje se pružaju iz Marseillea i u okviru dodatne usluge te usluga pomorskog prijevoza koje se pružaju iz Toulona koja bi mogla korisnike prvih usluga odvratiti od toga da se koriste drugim uslugama.

219 U tom pogledu, najprije je važno podsjetiti na to da su obveze predviđene dokumentacijom za nadmetanje SPJO-a manje obvezujuće u pogledu dodatne usluge, nego u pogledu osnovne usluge (vidjeti točku 151. ove presude). Zatim, valja uputiti na razmatranja iznesena u točkama 202. do 204. ove presude, iz kojih proizlazi da, osim činjenice da su usluge koje je pružao Corsica Ferries morale ispuniti niz zahtjeva u pogledu trajnosti, redovnosti, učestalosti plovidbe i kapaciteta pružanja usluge, visine naknada i posade brodova te da ih se trebalo pružati u uvjetima koji su u skladu s općim ciljem, nije utvrđeno da postoji stvarna kvalitativna razlika između navedenih usluga i usluga koje SNCM pruža iz Marseillea. Naposljetku, konkretnije, što se tiče obveza u pogledu kvalitete pružene usluge koje su za dodatnu uslugu predviđene dokumentacijom za nadmetanje SPJO-a, na koje upućuje SNCM, dovoljno je utvrditi da SNCM nije iznio ni najmanji dokaz da putnici imaju bilo kakve posebne potrebe koje se ne bi mogle zadovoljiti u okviru usluga pomorskog prijevoza koje pružaju prijevoznici koji posluju iz Toulona. Također, dodatna je usluga podlijegala tek nekoliko obveza u pogledu kvalitete ponuđene usluge te se one temeljno ne razlikuju od obveza koje se primjenjuju na usluge prijevoza koje pružaju konkurentni prijevoznici, osobito Corsica Ferries.

220 Iz navedenog proizlazi da je Komisija pravilno smatrala da u ovom slučaju nije iznesen nijedan dokaz o nedostatku privatne inicijative u pogledu dodatne usluge.

– Treći element, koji se temelji na tome da Komisija pogrešno nije analizirala utjecaj koji bi ukidanje dodatne usluge imalo na stvarno utvrđenu ponudu

221 SNCM prigovara Komisiji da nije analizirala utjecaj koji bi ukidanje dodatne usluge imalo na stvarno utvrđenu ponudu, što je Komisiju navelo na previsoku procjenu privatne inicijative koja bi mogla zamijeniti tu uslugu. Naime, najprije, ni u jednom se dijelu pobijane odluke na navodi da su usluge društva Corsica Ferries iz Toulona i usluge SNCM-a iz Marseillea savršeno zamjenjive. Zatim, osim ugovora o obavljanju javne usluge, ničime nije bilo utvrđeno da ponuda društva Corsica Ferries može jamčiti redovnost i trajnost usluge koje odgovaraju dodatnoj usluzi. Naposljetku, u slučaju ukidanja plaćenih naknada, u pitanje bi bila dovedena sama prisutnost SNCM-a na tržištu, što bi društvo Corsica Ferries stavilo u gotovo monopolistički položaj te bi ga navelo da znatno poveća svoje cijene i smanji kvalitetu usluge.

222 Komisija odbija tvrdnje SNCM-a.

223 Taj se treći element ne može prihvatiti. Naime, sve su tri premise na kojima se temelji prigovor koji je SNCM istaknuo protiv Komisije pogrešne.

224 Stoga se, kao prvo, od Komisija ne može razumno zahtijevati da dokaže postojanje savršene zamjenjivosti između usluga prijevoza koje se pružaju iz Toulona s usluga koje se pružaju iz Marseillea. Komisija je u uvodnoj izjavi 160. pobijane odluke pravilno uzela u obzir to da su te usluge „uvelike zamjenjive”.

225 Kao drugo, treba utvrditi da se na temelju analize koju je Komisija provela u pobijanoj odluci može u dovoljnoj mjeri utvrditi da bi, u nedostatku PJO-a za dodatnu uslugu, ponuda društva Corsica Ferries iz Touolona, zajedno s ponudom skupine SNCM – CMN u okviru osnovne usluge, mogla jamčiti teritorijalni kontinuitet tijekom cijele godine, uključujući tijekom vršnih razdoblja, ili, drugim riječima, da bi putnička potražnja uvijek bila zadovoljena (vidjeti gore navedeno ispitivanje prvog i drugog elementa ovog treće dijela).

226 Tvrdnja koju je u tom okviru iznio SNCM, prema kojoj bi, u nedostatku PJO-a za dodatnu uslugu, Corsica Ferries mogao postupno ili naglo prenamijeniti svoju flotu za druga odredišta, osim Korzike, puko je nagađanje i stoga se ne može prihvatiti.

227 Kao treće, treba smatrati da su tvrdnje SNCM-a u pogledu posljedica koje bi na njegov položaj i na položaj društva Corsica Ferries imalo ukidanje naknada plaćenih na temelju dodatne usluge također puka nagađanja i stoga ih treba odbiti.

– Četvrti element, koji se temelji na tome da se ne može smatrati da konkurenti SNCM-a koji posluju iz Toulona svoje djelatnosti obavljaju u normalnim tržišnim uvjetima

228 SNCM tvrdi, suprotno onome što je navedeno u uvodnoj izjavi 166. pobijane odluke, da se ne može smatrati da njegovi konkurenti koji posluju iz Toulona svoje djelatnosti obavljaju u normalnim tržišnim uvjetima. Naime, prijevoz iz Toulona subvencionira se državnom potporom, odnosno sustavom socijalne potpore, te na temelju tog sustava podliježe obvezama javne usluge.

229 Komisija i Corsica Ferries zahtijevaju da se taj element odbije.

230 Valja utvrditi da Komisija, time što je u zadnjoj rečenici uvodne izjave 166. pobijane odluke istaknula da „se može smatrati da konkurenti SNCM-a koji se bave putničkim prijevozom i posluju iz Toulona djeluju u normalnim tržišnim uvjetima”, nije mislila na situaciju u kojoj na tržištu ne postoji javna intervencija. Kao što proizlazi iz prvog dijela rečenice, „s obzirom na to da na svim linijama između kontinentalne Francuske postoje obveze javne usluge i sustav socijalne potpore”, Komisija je samo željela navesti da su svi pomorski prijevoznici koji su nudili usluge putničkog prijevoza između, osobito, luke u Toulonu i korzičkih luka bili obuhvaćeni programom potpora socijalnog karaktera koji je opisan u točki 14. ove presude te da stoga podliježu zahtjevima koji su postavljeni obvezama javne usluge koji su predviđeni u okviru tog programa, tako da ih treba smatrati kao da svoje djelatnosti obavljaju na tržištu u jednakim uvjetima. Drugim riječima, „normalni tržišni uvjeti” obuhvaćali su navedeni program i povezane obveze javne usluge.

231 Stoga četvrti element trećeg dijela i taj potonji dio u potpunosti treba odbiti kao neosnovane.

Četvrti dio, koji je istaknut podredno i koji se temelji na tome da Komisija nije dokazala da usluge pružene na temelju dodatne usluge ne predstavljaju normalnu trgovinsku transakciju

232 Vrlo podredno, odnosno pod pretpostavkom da treba smatrati da dodatna usluga ne predstavlja UOGI, SNCM prigovara Komisiji da nije dokazala da francuska tijela, time što su s SNCM-om sklopila ugovor na temelju navedene usluge, nisu djelovala jednako kao privatan ulagač u normalnim tržišnim uvjetima i da se stoga nabava usluga pruženih u okviru navedene usluge ne mogu kvalificirati kao normalna trgovinska transakcije.

233 Treba utvrditi, kao što to Komisija i Corsica Ferries pravilno tvrde, da kriterij privatnog ulagača u tržišnom gospodarstvu nije primjenjiv na pretpostavku kao što je ona u ovom slučaju. Naime, s jedne strane, kada se samo javno tijelo predstavi kao tijelo koje organizira i prenosi javnu ovlast, to tijelo time odbacuje samu primjenjivost navedenog kriterija jer po definiciji djeluje kao tijelo javne vlasti. S druge strane, suprotno stajalištu koje zagovara SNCM, ponašanje francuskih tijela u ovom predmetu ne može se poistovjetiti sa slučajem kada ta tijela za određenu cijenu nabavljaju usluge pomorskog prijevoza. Zapravo, u ovom je slučaju doveden u pitanje sporazum kojim javno tijelo gospodarskim subjektima povjerava upravljanje javnom uslugom, pri čemu tim subjektima isplaćuje financijsku naknadu. U takvoj se situaciji primjenjuju sva četiri kriterija iz presude Altmark kako bi se utvrdilo predstavlja li ta naknada državnu potporu i, osobito, selektivnu prednost.

234 Stoga se četvrti dio prvog tužbenog razloga ne može prihvatiti.

235 Iz toga slijedi da prvi tužbeni razlog treba u cijelosti odbiti kao neosnovan. Stoga treba zaključiti da je Komisija pravilno smatrala da uključivanje dodatne usluge u opseg javne usluge ne odgovara na stvarnu potrebu javne usluge i da je Francuska Republika, prema tome, počinila očitu pogrešku u ocjeni time što je dodatnu uslugu kvalificirala kao UOGI.

Drugi tužbeni razlog, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno smatrala da SPJO ne ispunjava četvrti kriterij iz presude Altmark

236 U okviru drugog tužbenog razloga, SNCM tvrdi da je Komisija pogrešno smatrala da četvrti kriterij iz presude Altmark nije bio ispunjen u pogledu osnovne ni dodatne usluge. SNCM tvrdi da je postupkom javne nabave SPJO-a omogućeno da se osigura učinkovito tržišno natjecanje između prijevoznika i da se stoga odabere ponuda koja je ekonomski najpovoljnija za zajednicu.

237 Komisija i Corsica Ferries odbijaju argumente SNCM-a.

238 Valja podsjetiti da je četvrti kriterij iz presude Altmark ispunjen u dva različita slučaja. U prvom slučaju, izbor poduzetnika kojem će se povjeriti izvršavanje obveza javne usluge treba obaviti u okviru postupka javne nabave koji omogućuje odabir kandidata koji je sposoban pružiti predmetne usluge uz najmanje troškove za zajednicu. U drugom slučaju, razina naknada mora se odrediti na temelju analize troškova koje bi prosječni poduzetnik, dobro vođen i odgovarajuće opremljen sredstvima potrebnima za ispunjavanje zahtjevâ javne usluge, imao pri izvršavanju tih obveza, uzimajući u obzir ostvarene primitke i razumnu dobit iz ispunjenja tih obveza.

239 U pobijanoj odluci, Komisija je smatrala da u predmetnom slučaju nije utvrđen nijedan od dvaju slučajeva (vidjeti uvodne izjave 169. do 178. i 179. do 183. pobijane odluke). U okviru ove tužbe, SNCM dovodi u pitanje samo Komisijine zaključke u pogledu prvog od navedenih slučajeva.

240 Treba utvrditi da iz skupa usklađenih indicija proizlazi da postupak javne nabave koji je u ovom slučaju proveden očito nije doveo do dovoljnog stvarnog i otvorenog tržišnog natjecanja koji omogućuje odabir kandidata koji je sposoban pružiti predmetne usluge pomorskog prijevoza uz najmanje troškove za zajednicu.

241 Stoga, kao prvo, valja istaknuti da je SPJO dodijeljen skupini SNCM – CMN po završetku pregovaračkog postupka s prethodnom objavom, i to nakon što je Conseil d'État 15. prosinca 2006. u cijelosti poništio prvi postupak javne nabave PJO-a. Međutim, kao što proizlazi iz uvodne izjave 170. pobijane odluke i točke 66. Komunikacije o UOGI-ju, u pregovaračkom postupku s prethodnom objavom javnom naručitelju povjerava se široka margina prosudbe te se može ograničiti sudjelovanje zainteresiranih prijevoznika. Stoga se samo u iznimnim slučajevima takav postupak može smatrati dovoljnim da bi se ispunio četvrti kriterij iz presude Altmark. Valja dodati da se u točki 68. iste komunikacije podsjeća na to da je moguće da se u postupku javne nabave ne mogu prihvatiti najmanji troškovi za zajednicu jer taj postupak ne dovodi do dovoljnog otvorenog i stvarnog tržišnog natjecanja.

242 Kao drugo, treba istaknuti da su nakon objave obavijesti o pozivu na nadmetanje podnesene samo dvije ponude, odnosno zajednička ponuda SNCM-a i CMN-a, s jedne strane, i ponuda društva Corsica Ferries, s druge strane. Međutim, u teoriji je više drugih pomorskih prijevoznika moglo sudjelovati u tom postupku javne nabave, od kojih najmanje tri prijevoznika pružaju redovne usluge pomorskog prijevoza između kontinenta i Korzike (Saremar (Italija – Korzika), Lauro (Italija – Korzika) i Moby (Italija – Korzika, ali tijekom određenog razdoblja i kontinentalna Francuska – Korzika)).

243 Kao treće, u nastavku na ono što je izneseno u točki 242. ove presude, valja utvrditi da je, kao što proizlazi iz uvodnih izjava 174. do 177. pobijane odluke, niz čimbenika nedvojbeno odvratio, ili čak spriječio, potencijalne kandidate da sudjeluju u postupku javne nabave.

244 Kao prvo, treba uzeti u obzir, kao što je to navedeno u uvodnoj izjavi 175. pobijane odluke i kao što proizlazi iz točki 60. i 106. Odluke 06-MC-03 Conseil de la concurrence (Vijeće za tržišno natjecanje, Francuska) od 11. prosinca 2006. o zahtjevima za mjere predostrožnosti u sektoru pomorskog prijevoza između Korzike i kontinenta, skupina SNCM – CMN imala je znatnu konkurentsku prednost zbog svojeg položaja povijesnog prijevoznika na liniji Marseille – Korzika koji je već raspolagao brodovima koji su prilagođeni specifikacijama dokumentacije za nadmetanje SPJO-a.

245 Kao drugo, kratki rokovi određeni u okviru postupka javne nabave SPJO-a nužno su imali učinak istiskivanja. U tom pogledu, valja podsjetiti na to da su nova obavijest o pozivu na nadmetanje i konačna dokumentacija za nadmetanje objavljene 30. prosinca 2006. za provedbu PJO-a od 1. svibnja 2007., odnosno samo četiri mjeseca kasnije, pri čemu je taj datum odgođen na 1. srpnja 2007. uredbom skupštine Korzike od 27. travnja 2007. Iz toga je proizašlo da je rok između datuma dodjele PJO-a, do koje je konačno došlo 7. lipnja 2007., i datuma provedbe PJO-a mogao biti samo izrazito kratak. Stoga je navedeni rok iznosio samo 23 dana. Tako kratki rokovi očito nisu omogućavali prijevoznicima koji još nisu poslovali na liniji Marseille – Korzika da svoje brodove prenamijene s drugih linija ili da kupe nove brodove koji ispunjavaju odredbe dokumentacije za nadmetanje. Ti prijevoznici ne bi preuzeli vrlo visok gospodarski rizik da unaprijed prilagode svoju flotu bez ikakve povoljne naznake da bi mogli dobiti ugovor.

246 Točno je da je Corsica Ferries, unatoč preprekama koje su postavljene tim vrlo kratkim rokovima, mogla sudjelovati u predmetnom postupku javne nabave. Međutim, treba istaknuti da je to društvo za početak upravljanja PJO-om nije moglo predložiti raniji datum od 12. studenoga 2007. upravo zato što je njegova flota do tog datuma morala ostati na raspolaganju u Nici i Toulonu jer su vozne karte za turističku sezonu stavljene u prodaju od siječnja.

247 Kao treće, treba utvrditi da su određene obveze tehničke naravi također ograničile broj kandidata koji su mogli sudjelovati u postupku javne nabave. Tako su brodovi trebali ispunjavati točne tehničke zahtjeve kako bi mogli ploviti u određene korzičke luke. Na primjer, kao što je to navedeno u bilješci br. 107 pobijane odluke, u luku u gradu Bastia 2007. nisu smjeli uploviti brodovi dulji od 180 metara. Ta obveza, zajedno sa zahtjevom u pogledu visokog najmanjeg broja dužinskih metara koji je predviđen dokumentacijom za nadmetanje SPJO-a za prijevoz tereta, uključivala je izgradnju brodova gotovo po mjeri, nalik određenim brodovima SNCM-a, kao što su *Paglia Orba* i *Pascal Paoli*. Kao što je istaknuto u bilješci br. 109 pobijane odluke, trošak brodova koji bi mogli ispuniti uvjete iz te

dokumentacije za nadmetanje bio je osobito visok. Tim elementima u prilog ide činjenica da je navedenom dokumentacijom za nadmetanje bilo predviđeno da brodovi namijenjeni osiguravanju javne usluge nisu smjeli biti stariji od 20 godina, uz mogućnost odstupanja za 2007. i 2008., što je izravno pogodovalo SNCM-u te je imalo učinak da je isključivalo pet brodova iz flote društva Corsica Ferries koja je bila raspoloživa za upravljanje PJO-om, kao što to vrlo uvjerljivo objašnjava Komisija u svojem odgovoru na jedno od pisanih pitanja Općeg suda.

248 Valja dodati da je Conseil de la concurrence, u točki 56. svoje Odluke 06-MC-03 od 11. prosinca 2006. (vidjeti točku 244. ove presude), koja je navedena u bilješci br. 106 pobijane odluke, zaključio da „[i]ako je, u teoriji, više prijevoznika raspolagalo potrebnim brodovima te je moglo podnijeti ponude u okviru postupka javne nabave, određeni broj posebnosti tehničkih specifikacija, rokovi određeni za podnošenje tih ponuda kao i više obveza tehničke ili poslovne naravi u praksi su smanjili njihov broj na tri prijevoznika koji su već pružali usluge prema Korzici iz luka u Marseilleu, Toulonu i Nici” (vidjeti također točke 120. do 133. Odluke 09-D-10 Conseil de la concurrence od 27. veljače 2009. o praksama provedenima u sektoru pomorskog prijevoza između Korzike i kontinenta).

249 Kao četvrto, kao što je to pravilno utvrđeno u uvodnoj izjavi 172. pobijane odluke, ponuda društva Corsica Ferries, koja je stoga bila jedina konkurentna ponuda ponudi skupine SNCM – CMN, bila je odbijena na temelju kriterija za odabir, a ne kriterija za dodjelu, odnosno a da čak nisu uspoređene svojstvene prednosti podnesenih ponuda kako bi se odabrala ponuda koja je ekonomski najpovoljnija. Stoga, iz uredbe skupštine Korzike od 7. lipnja 2007. proizlazi da je ponuda društva Corsica Ferries bila odbijena to društvo nije moglo „na siguran i konačan način utvrditi datum kada će moći izvršavati [PJO]”. Točnije, kao što je to već navedeno u točki 246. ove presude, Corsica Ferries za provedbu PJO-a mogao je predložiti najraniji datum od 12. studenoga 2007., dok je njegov početak bio utvrđen na 1. srpnja 2007. Nadalje, iz izvještaja predsjednika izvršnog vijeća Korzike o javnoj usluzi pomorskog prijevoza između Marseillea i Korzike, s obzirom na koji je donesena ta uredba, proizlazi da određeni brodovi društva Corsica Ferries nisu ispunjavali uvjet o maksimalnoj starosti koji je utvrđen u tehničkim specifikacijama poziva na nadmetanje jer su stavljeni u pogon prije 1. siječnja 1987. (vidjeti također bilješku br. 20 pobijane odluke).

250 Stoga se ne može smatrati, kao što to tvrdi SNCM, da je ponuda društva Corsica Ferries bila odbijena jer nije bila ekonomski najpovoljnija. Treba dodati da razlozi kojima je opravdano to odbijanje nisu istaknuti među kriterijima za dodjelu koji su navedeni u tehničkim specifikacijama poziva na nadmetanje, u kojima je pod naslovom „kriteriji za odabir”, među ostalim, bilo predviđeno sljedeće:

„O dodjeli ugovora [CTC] će donijeti odluku na temelju ukupne financijske obveze koju će morati preuzeti te elemenata kvalitete usluge kao i gospodarskog razvoja otoka koje će dostaviti poduzetnici podnositelji ponude, osobito u pogledu usluga i djelatnosti koje su predviđene za tržište otoka, u granicama kapaciteta i vrste proizvodnje.”

251 Kao peto, valja potvrditi Komisijinu tvrdnju iz uvodne izjave 177. pobijane odluke, prema kojoj „postojanje brojnih klauzula za prilagodbu, koje je povezano sa slobodom koja je prepuštena OTC-u da odluči o iznimkama od primjenjivih pravila, također je moglo pridonijeti odvraćanju od sudjelovanja u postupku javne nabave zbog sumnje u određene tehničke i ekonomske kriterije koji su bili ključni za sastavljanje ponude”.

252 Tako se, kao prvo, člankom 2. SPJO-a predviđa da se obveze iz dokumentacije za nadmetanje mogu mijenjati tijekom prijelaznog razdoblja koje završava 31. prosinca 2008. Tako predviđene obveze, koje OTC može odlučiti ublažiti, odnose se na ključne točke PJO-a jer obuhvaćaju najmanje kapacitete (vidjeti točku I. podtočku (a) alineju 1.3., točku I. podtočku (b) alineju 1.3., točku I. podtočku (c) alineju 1.3., točku I. podtočku (d) alineju 1.3. i točku I. podtočku (e) alineju1.3. dokumentacije za nadmetanje), kvalitetu usluge i datum puštanja u pogon brodova (vidjeti uvod točke III. dokumentacije za nadmetanje). Iako je točno da su odstupanja bila predviđena samo za razdoblje od 18 mjeseci, ona su ipak bila vrlo važna jer je taj rok bio dovoljan da se, po potrebi, reorganizira flota brodova.

253 Kao drugo, dokumentacijom za nadmetanje SPJO-a bilo je predviđeno da se „može dopustiti, nakon dogovora s OTC-om, među ostalim kako bi se omogućilo ispunjavanje regulatornih obveza održavanja/popravaka/reklasifikacije brodova, uspostavljanje niže razine usluge za gore predviđene kapacitete, među ostalim u pogledu putnika (do 30 % smanjenja), u razdoblju od 1. listopada do 31. ožujka, izvan razdoblja školskih praznika i neovisno o godišnjem razdoblju u slučaju nepredviđenih događaja” (vidjeti točku I. podtočku (a) alineju 1.4., točku I. podtočku (b) alineju 1.4., točku I. podtočku (c) alineju 1.4., točku I. podtočku (d) alineju 1.4. i točku I. podtočku (e) alineju 1.4. dokumentacije za nadmetanje). Valja istaknuti da je smanjenje usluge bilo moguće „među ostalim” kako bi se ispunile regulatorne obveze održavanja, popravaka i reklasifikacije brodova, a ne „isključivo” zbog tog razloga, kao što se čini da tvrdi SNCM. Nadalje, kao što to pravilno naglašava Komisija, margina prosudbe koja je tom odredom povjerena OTC-u bila je vrlo široka jer je ostavila otvorene razloge zbog kojih se smanjenja mogu odobriti kao i njihov opseg („među ostalim u pogledu putnika”) i njihov iznos (najviše 30 %), i to tijekom cijelog razdoblja izvan sezone, odnosno kada je upravljanje različitim pomorskim linijama po definiciji ostvarivalo najveći deficit i stoga kada je smanjenje usluga bilo najisplativije za ovlaštenike.

254 Kao treće, s obzirom na njihov doseg, također su mogli biti sporni određeni tehnički i gospodarski aspekti zaštitne klauzule i klauzule o prilagodbi, koje su predviđene člankom 7. odnosno člankom 8. SPJO-a (vidjeti točke 33. do 35. ove presude).

255 Nadalje, prethodna razmatranja ne mogu se dovesti u pitanje nijednim argumentom koji je iznio SNCM.

256 Stoga, kao prvo, SNCM pogrešno tvrdi da je Opći sud, u točki 59. svoje presude od 11. rujna 2012., Corsica Ferries France/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415), zaključio da je skupina SNCM – CMN dobila PJO za razdoblje od 2007. do 2013. „u skladu s novim pravilima Zajednice i nakon provedenog europskog postupka javne nabave”. Naime, s jedne strane, predmet u kojem je donesena ta presuda ne odnosi se na PJO za razdoblje od 2007. do 2013., nego na UOGI za razdoblje od 1991. do 2001. S druge strane, Opći sud je u točki 59. navedene presude samo utvrdio da su SNCM i CMN zajedno dobili PJO-ove nakon 2001. u skladu s novim pravilima Unije i nakon provedenog europskog postupka nabave, i to bez ispitivanja regularnosti tih postupaka javne nabave, koji uostalom nisu bili predmet spora, ni *a fortiori* njihovu mogućnost da ispune četvrti kriterij iz presude Altmark.

257 Kao drugo, SNCM se ne može učinkovito pozvati na okolnost da CTC-u nikad nisu podnijeli ponudu potencijalni kandidati koji su odustali od sudjelovanja u savjetovanju zbog obveza predviđenih dokumentacijom za nadmetanje ili rokovima za dodjelu PJO-a. Naime, sama ta okolnost, pod pretpostavkom da je utvrđena, ne može utjecati na rasuđivanje i zaključke koje je Komisija iznijela u pobijanoj odluci u pogledu nepoštovanja četvrtog kriterija iz presude Altmark.

258 Kao treće, SNCM ne može argument temeljiti na tome da su Conseil d’État, u Odluci od 5. lipnja 2007. kao i u svojoj Odluci od 13. srpnja 2012. navedenoj u točki 27. ove presude, i Conseil de la concurrence, u svojoj Odluci 07-D-13 od 6. travnja 2007. o novim zahtjevima za mjere predostrožnosti u sektoru pomorskog prijevoza između Korzike i kontinenta, navodno smatrali da je postupak koji je proveo CTC za dodjelu SPJO-a bio u potpunosti zakonit.

259 Naime, najprije, što se tiče Odluke Conseil d’État od 5. lipnja 2007., valja napomenuti da se radi o odluci koja je donesena nakon što je Corsica Ferries podnio žalbu u kasacijskom postupku protiv rješenja suca privremene pravne zaštite tribunal administratif de Bastia od 27. travnja 2007. koje je navedeno u točki 20. ove presude, čiji je zahtjev za poništenje cijelog postupka koji su organizirali CTC i OTC radi obnove PJO-a za pomorski prijevoz od Marseillea do Korzike tek djelomično prihvaćen. Osim činjenice da je nadležnost suca privremene pravne zaštite po naravi ograničena, treba istaknuti da je Conseil d’État u svojoj odluci u biti samo utvrdila, što se tiče osnovanosti pobijanog rješenja, da sudac privremene pravne zaštite tribunal administratif de Bastia nije nipošto iskrivio činjenice ili elemente spisa. Valja dodati da se navedena odluka odnosi samo na dio žalbenog zahtjeva

društva Corsica Ferries koji je potonji sudac odbio, pri čemu je također poništio, zbog nejednakosti među kandidatima, pregovaračku fazu postupka i, prema tome, odluku o prihvaćanju ponude skupine SNCM – CMN i predlaganju skupštini Korzike da PJO dodijeli toj skupini.

260 Zatim, suprotno tvrdnjama SNCM-a, iz Odluke Conseil d'État od 13. srpnja 2012. nije moguće zaključiti da je Conseil d'État potvrdio zakonitost postupka koji je proveo CTC za dodjelu SPJO-a. U drugom dijelu svoje odluke, koji se odnosi na pravo državnih potpora i, konkretnije, na poštovanje obveze prethodne prijave koja je predviđena člankom 108. stavkom 3. UFEU-a, Conseil d'État samo je ispitao može li zaštitna klauzula iz članka 7. stavka 1. SPJO-a, koja se razmatra zasebno, predstavljati državnu potporu. Treba dodati da, nakon što je presuda cour administrative d'appel de Marseille od 7. studenoga 2011. ukinuta tom Odlukom Conseil d'État od 13. srpnja 2012. i nakon što mu je predmet vraćen na ponovno suđenje, navedeni je sud presudom od 6. travnja 2016. ukinuo presudu tribunal administratif de Bastia od 24. siječnja 2008. te je poništio uredbu i odluku iz točaka 23. i 25. ove presude nakon što je točno utvrdio da nije ispunjen četvrti kriterij iz presude Altmark.

261 Naposljetku, što se tiče Odluke Conseil de la concurrence od 6. travnja 2007., treba istaknuti da se odnosila na zahtjeve za mjere predostrožnosti te stoga nije mogla dovesti u pitanje rješenje u pogledu merituma predmetnog spora. Nadalje, iz te se odluke ne može izvesti nijedan zaključak u pogledu poštovanja četvrtog kriterija iz presude Altmark. Naime, pitanja postavljena Conseil de la concurrence u biti su se odnosila na moguću protutržišnu narav osnivanja privremene skupine između SNCM-a i CMN-a, kao i na navodno previsoki iznos subvencije koju je ta skupina tražila u svojoj ponudi podnesenoj nakon objave novog poziva na nadmetanje. Naposljetku, treba istaknuti da sam Conseil de la concurrence, u točki 46. svoje odluke, naglašava da je odluka da se 1. svibnja 2007. utvrdi kao datum provedbe PJO-a (taj potonji datum kasnije je odgođen na 1. srpnja 2007.) imala učinak istiskivanja.

262 Iz svih prethodnih razmatranja proizlazi da Komisija nije počinila pogrešku time što je smatrala da četvrti kriterij iz presude Altmark nije bio ispunjen u pogledu osnovne ni dodatne usluge. Stoga drugi tužbeni razlog treba odbiti kao neosnovan.

Treći tužbeni razlog, koji je istaknut podredno i koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno izračunala iznos potpore koji je potrebno vratiti

263 Treći tužbeni razlog koji je istaknuo SNCM usmjeren je protiv uvodne izjave 218. pobijane odluke, koja glasi kako slijedi:

„U svrhu određivanja iznosa potpore koju treba vratiti, bez kamata, Komisija smatra da troškovno računovodstvo SNCM-a predstavlja primjerenu osnovu za raspodjelu naknada između osnovne i dodatne usluge. Na toj osnovi, iznos potpore koju treba vratiti uključuje sljedeće elemente:

iznos naknada stvarno plaćenih od 2007. do 2011. na temelju dodatne usluge koji iznosi 172,744 milijuna eura [...];

mjesečne isplate za 2012. na temelju dodatne usluge, koje su trenutačno procijenjene na 38 milijuna eura, kao i ostatak naknade, koji treba platiti nakon dostave konačnog izvještaja o izvršavanju usluga, ako je već plaćen;

mjesečne isplate za 2013. na temelju dodatne usluge do datuma ove odluke, koje su trenutačno procijenjene na 9,5 milijuna eura, uz napomenu da Francuska mora ukinuti sva plaćanja nakon tog datuma". [neslužbeni prijevod]

264 U okviru tog tužbenog razloga, koji se dijeli na tri dijela, SNCM tvrdi da, čak i ako se dodatna usluga može razlikovati od osnovne usluge i ako naknade plaćene na temelju dodatne usluge ne ispunjavaju kriterije iz presude Altmark, Komisija je počinila očitu pogrešku u ocjeni te je povrijedila članak 106. stavak 2. i članak 107. UFEU-a kao i načela proporcionalnosti i zabrane stjecanja bez osnove time što je odredila iznos potpore koju treba vratiti u visini ukupnih navedenih naknada.

265 Komisija i Corsica Ferries smatraju da sve dijelove trećeg tužbenog razloga treba odbiti kao neosnovane.

Prvi dio, koji se temelji na tome da Komisija pri određivanju iznosa potpore koju treba vratiti pogrešno nije uzela u obzir troškove nastale na temelju pružanja dodatne usluge

266 SNCM prigovara Komisiji da tijekom određivanja iznosa potpore koju treba vratiti nije uzela u obzir troškove koje je SNCM snosio na temelju pružanja dodatne usluge, a koji su bili znatni i nisu bili pokriveni iznosom naknada koje su plaćene na temelju te usluge ni prihodom ostvarenim od putnika. Stoga je Komisija povrijedila članak 106. stavak 2. i članak 107. UFEU-a kao i načela proporcionalnosti i zabrane stjecanja bez osnove te je počinila očitu pogrešku u ocjeni.

267 Valja podsjetiti na to da se, kao što je već istaknuto u točki 233. ove presude i kao što je Komisija pravilno naglasila, ovaj predmet ne odnosi na situaciju u kojoj država za određenu cijenu stječe određenu robu ili uslugu. U ovom je slučaju doveden u pitanje sporazum kojim javno tijelo gospodarskim subjektima povjerava upravljanje javnom uslugom, pri čemu tim subjektima isplaćuje financijsku naknadu. U takvom se slučaju primjenjuje sudska praksa koja proizlazi iz presude od 24. srpnja 2003., Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415). Stoga, ako naknada ne ispunjava kumulativno četiri kriterija iz presude Altmark, smatra se da je njome njezinim korisnicima dodijeljena prednost i, ako su ispunjeni drugi kriteriji koji su potrebni za utvrđivanje postojanja državne potpore nespojive s unutarnjim tržištem, da navedeni korisnici moraju u potpunosti vratiti tu naknadu.

268 U ovom slučaju, budući da, kao što je to u ovoj presudi utvrđeno u okviru ispitivanja prvog i drugog tužbenog razloga, prvi i četvrti kriterij iz presude Altmark nisu bili ispunjeni u pogledu naknada plaćeni SNCM-u na temelju dodatne usluge, te su naknade u cijelosti predstavljale prednost u korist tog društva. Budući da su ispunjeni drugi uvjeti kojima se omogućuje utvrđivanje da se navedene naknade trebaju kvalificirati kao državne potpore nespojive s unutarnjim tržištem, treba smatrati da Komisija nije povrijedila članak 106. stavak 2. i članak 107. UFEU-a ni načela proporcionalnosti i zabrane stjecanja bez osnove time što je naredila potpuni povrat iznosa naknade. U tom pogledu, osobito treba istaknuti da je ukidanje nezakonite potpore povratom logična je posljedica utvrđenja njezine nezakonitosti. Prema tome, sličan povrat radi ponovnog uspostavljanja prethodnog stanja u načelu se ne može smatrati neproporcionalnom mjerom u odnosu na ciljeve odredbi Ugovora u području državnih potpora (presuda od 21. ožujka 1990., Belgija/Komisija, C-142/87, EU:C:1990:125, t. 66.).

269 Konkretno, ne može se smatrati da obveza povrata navedenog iznosa francuskim tijelima dovodi do njihova stjecanja bez osnove jer ta tijela na taj način ostvaruju povrat iznosa koji se nije smio isplatiti SNCM-u.

270 U pogledu tvrdnje koju je SNCM iznio u svojoj replici, prema kojoj povrat iznosa koji je odredila Komisija podrazumijeva njegovu „smrtnu presudu” i likvidaciju, dovoljno je podsjetiti na to da iz ustaljene sudske prakse proizlazi da činjenica da je predmetni poduzetnik u teškoćama ili u stečaju ne utječe na obvezu povrata (presuda od 11. prosinca 2012., Komisija/Španjolska, C-610/10, EU:C:2012:781, t. 71.).

271 Naposljetku, što se tiče tvrdnje SNCM-a prema kojoj je za dodatnu uslugu dobivao „kronično prenisku naknadu”, valja utvrditi da ta tvrdnja nije dokazana u dovoljnoj mjeri. Naprotiv, objašnjenja koja je Komisija dala u odgovoru na pisano pitanje Općeg suda kao i tijekom rasprave dokazuju da je za tu uslugu zapravo plaćena prekomjerna naknada.

272 S obzirom na prethodno navedeno, prvi dio trećeg tužbenog razloga treba odbiti kao neosnovan.

Drugi dio, koji se temelji na tome da Komisija pri određivanju iznosa potpore koju treba vratiti pogrešno nije uzela u obzir prenisku naknadu za osnovnu uslugu

273 SNCM tvrdi da je Komisija u svojoj procjeni iznosa potpore koju treba vratiti trebala uzeti u obzir „kronično i drastično” prenisku naknadu koja je plaćena od 2007. do 2011. za osnovnu uslugu, koja je bila obuhvaćena istim PJO-om kao i dodatna usluga, Stoga je počinila pogrešku koja se tiče prava kao i pogrešku u ocjeni iznosa prednosti dodijeljene SNCM-u te je povrijedila načela proporcionalnosti i zabrane stjecanja bez osnove.

274 Taj se prigovor ne može prihvatiti.

275 Naime, s jedne strane, kao što to pravilno ističe Komisija, ne može se prihvatiti da se naknada dodijeljena u zamjenu za pružanje dodatne usluge koja predstavlja državnu potporu umjetno pripiše naknadi za javnu uslugu, čak i ako su te dvije usluge predviđene jednim te istim sporazumom. Naime, naknadu za pružanje javnih usluga dodijeljena poduzetniku zaduženom za upravljanje UOGI-jem treba odrediti s obzirom na troškove nastale pri pružanju samo tog UOGI-ja.

276 S druge strane, u svakom je slučaju pogrešno tvrditi da je naknada za osnovnu uslugu „kronično i drastično” preniska. Naime, iz izračuna koje je Komisija provela na temelju financijskog pokazatelja „return on assets” (ROA, povrat na imovinu), kojim se u postotcima mjeri odnos između neto rezultata i ukupne imovine, i na temelju računa dobiti i gubitaka SNCM-a koji je naveden u točki 155. ove presude, pri čemu je Komisija te izračune obrazložila u svojem odgovoru na jedno od pisanih pitanja Općeg suda kao i tijekom rasprave, proizlazi da naknada za tu uslugu nije bila previsoka ni preniska (vidjeti također tablicu navedenu u uvodnoj izjavi 207. pobijane odluke).

Treći dio, koji se temelji na tome da je Komisija pri određivanju dijela godišnje naknade koji je pripisiv dodatnoj usluzi počinila očitu pogrešku u ocjeni

277 SNCM tvrdi da je, čak i ako iznos prednosti koji treba vratiti odgovara ukupnoj naknadi dodijeljenoj na temelju dodatne usluge, *quod non*, Komisija pri određivanju tog iznosa počinila očitu pogrešku u ocjeni. SNCM smatra da je Komisija arbitrarno odlučila te pogriješila time što se pri određivanju dijela godišnje naknade koji je pripisiv dodatnoj usluzi oslonila na troškovno računovodstvo SNCM-a i, konkretnije, na podjelu računa dobiti po vrsti broda (pri čemu je ukupan račun dobiti i gubitaka brodova za mješoviti teret izjednačen s onim osnovne usluge, a račun dobiti i gubitaka trajekata izjednačen je s onim dodatne usluge). SNCM predlaže dvije druge metode koje je Komisija mogla primijeniti u tu svrhu.

278 Valja istaknuti da se ovaj dio u potpunosti temelji na pretpostavci da Komisija nije mogla poistovjetiti osnovnu uslugu s uslugama koje se pružaju na brodovima za mješoviti teret, a dodatnu uslugu s uslugama koje se pružaju na trajektima. Međutim, kao što je to već dokazano u točkama 158. do 162. ove presude, ta je pretpostavka pogrešna. Stoga treba smatrati da je metoda koju je Komisija primijenila za procjenu iznosa prednosti koji je povezan s naknadom za dodatnu uslugu, koja se temelji na vlastitom računu dobiti i gubitaka SNCM-a (u kojima postoji jasna razlika između putničkih brodova/trajekata, s jedne strane, i brodova za mješoviti teret, s druge strane) bila osobito primjerena,

za razliku od dviju alternativnih metoda koje je predložio SNCM, koje se ne mogu prihvatiti jer se njima uvodi pomutnja između osnovne i dodatne usluge kao i među sredstva koja su upotrijebljena za pružanje tih usluga.

279 Iz navedenog proizlazi da treći dio trećeg tužbenog razloga i taj tužbeni razlog u cijelosti treba odbiti kao neosnovane.

Četvrti tužbeni razlog, koji se temelji na povredi načela zaštite legitimnih očekivanja

280 U okviru četvrtog tužbenog razloga, SNCM navodi četiri navodno izvanredne okolnosti na kojima je mogao temeljiti svoja legitimna očekivanja u pogledu regularnosti predmetne potpore te se stoga protive tome da Komisija može naložiti njezin povrat.

281 Komisija i Corsica Ferries osporavaju argumente SNCM-a.

282 Uvodno, valja podsjetiti na to da, prema ustaljenoj sudskoj praksi, pravo pozivanja na načelo zaštite legitimnih očekivanja obuhvaća svakog pojedinca prema kojem Unijina institucija stvara utemeljena očekivanja (presuda od 11. ožujka 1987., Van den Bergh en Jurgens i Van Dijk Food Products (Lopik)/EEZ, 265/85, EU:C:1987:121, t. 44.). To pravo podrazumijeva kumulativno ispunjenje triju uvjeta. Kao prvo, Unijina uprava mora zainteresiranoj osobi pružiti precizna, bezuvjetna i podudarajuća jamstva koja dolaze od ovlaštenih i pouzdanih izvora. Kao drugo, ta jamstva trebaju biti takve naravi da stvaraju legitimna očekivanja kod onih kojima su upućena. Kao treće, jamstva moraju biti u skladu s primjenjivim propisima (vidjeti presude od 30. lipnja 2005., Branco/Komisija, T-347/03, EU:T:2005:265, t. 102. i navedenu sudsku praksu; presude od 23. veljače 2006., Cementbouw Handel & Industrie/Komisija, T-282/02, EU:T:2006:64, t. 77., i od 30. lipnja 2009., CPEM/Komisija, T-444/07, EU:T:2009:227, t. 126.).

283 Iz sudske prakse također proizlazi da poduzetnici koji su primili državnu potporu načelno ne mogu imati legitimna očekivanja o zakonitosti potpore osim ako je ona dodijeljena uz poštovanje postupka propisanog UFEU-om. Naime, gospodarski subjekt koji postupa s dužnom pažnjom uobičajeno bi morao moći osigurati da je taj postupak bio poštovan (vidjeti presudu od 20. ožujka 1997., Alcan Deutschland, C-24/95, EU:C:1997:163, t. 25 i navedenu sudsku praksu). Osobito, korisnik potpore ne može imati legitimna očekivanja vezana uz pravilnost dodjele potpore kad se ona provodi bez prethodnog obavještavanja Komisije, na način da je nezakonita prema članku 108. stavku 3. UFEU-a, osim ako ne postoje iznimne okolnosti (vidjeti presudu od 27. rujna 2012., Fedecom/Komisija, T-243/09, neobjavljena, EU:T:2012:497, t. 93. i navedenu sudsku praksu).

284 Treba utvrditi da ni na jednoj od četiriju navodno izvanrednih okolnosti koje je naveo SNCM ne mogu temeljiti njegova legitimna očekivanja u pogledu regularnosti predmetne potpore.

285 Stoga, kao prvo, SNCM uzalud pokušava argument temeljiti na tome da Komisija, u svojim ranijim odlukama o prethodnim PJO-ovima za pomorski prijevoz do Korzike, odnosno u Odluci 2002/149 i Odluci 2009/611/EZ od 8. srpnja 2008. o mjerama C 58/02 (*ex* N 118/02) koje je Francuska provela u korist Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (SL 2009., L 225, str. 180.), nije utvrdila potrebu provedbe zasebne analize osnovne i dodatne usluge.

286 Naime, iz činjenice da je Komisija mogla smatrati da UOGI za pomorski prijevoz do Korzike odgovara na stvarnu potrebu javne usluge tijekom ranijeg razdoblja ne proizlazi nikakva naznaka, ni *a fortiori* nikakvo jamstvo, u pogledu činjenice da će takva potreba i dalje postojati u razdoblju od 2007. do 2013. Kao što je to već istaknuto u točki 99. ove presude, ocjena postojanja takve potrebe svakako se može razvijati s vremenom, ovisno o razvoju tržišnih sila. Komisija je odluke navedene u točki 285. ove presude donijela 2001. i 2008. uzimajući u obzir činjenični okvir koji je različit od okvira u kojem je donesena pobijana odluka, osobito u pogledu razvoja tržišnih udjela. To je stajalište potvrđeno

odlomcima uvodnih izjava 78. i 80. Odluke 2002/149 koji su navedeni u točki 99. ove presude kao i točkom 70. presude od 11. rujna 2012., Corsica Ferries France/Komisija (T-565/08, EU:T:2012:415), na koju se SNCM pozvao u potporu ovoj tvrdnji, iz koje proizlazi da, s obzirom na osobito brz razvoj tržišnog natjecanja na predmetnom tržištu, analize koje se odnose na postojanje stvarne potrebe javne usluge tijekom određenog razdoblja ne mogu se upotrijebiti kao dokaz kojim se dovodi u pitanje ocjena koju je Komisija u pogledu te iste potrebe provela za drugo razdoblje.

287 Kao drugo, SNCM ne može prigovoriti Komisiji da je primijenila točku 48. Komunikacije o UOGI-ju pod obrazloženjem da ta komunikacija na datum potpisivanja SPJO-a još nije bila donesena.

288 Točka 48. Komunikacije o UOGI-ju, koja se nalazi u glavi 3.2. „Postojanje [UOGI-ja]", glasi kako slijedi.

„Komisija smatra [...] da ne bi bilo prikladno kvalificirati kao posebne obveze javne usluge djelatnost koju poduzetnici koje svoje djelatnosti obavljaju u normalnim tržišnim uvjetima već obavljaju ili koju mogu obavljati na zadovoljavajući način i u uvjetima (cijena, objektivna obilježja kvalitete, kontinuitet i pristup usluzi) koji su u skladu s općim interesom, kako ga je utvrdila država [...]." [neslužbeni prijevod]

289 U uvodnoj izjavi 166. pobijane odluke, nakon što se navodi odlomak iz točke 288. ove presude, Komisija napominje da, „[u] tim okolnostima, smatra da je gore navedenim elementima utvrđeno da je naknada troškove koje je SNCM snosio za pružanje dodatne usluge protivna [njezinoj] praksi u tom području".

290 Prigovor koji SNCM ističe protiv Komisije nije moguće prihvatiti. Naime, kao što proizlazi iz njezine točke 3., Komunikacija o UOGI-ju za cilj ima samo pojasniti ključne pojmove na kojima se temelji primjena pravila o državnim potporama na naknade za pružanje javnih usluga. Stoga, kako bi ocijenila je li u predmetnom slučaju ispunjen prvi kriterij iz presude Altmark, Komisija je samo primijenila objektivna pravila iz Ugovora i uzela u obzir relevantne odredbe Uredbe o pomorskoj kabotaži, koje je Sud protumačio u svojoj presudi od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107), odnosno načela koja su u svojoj biti već postojala tijekom zaključivanja PJO-a.

291 Kao treće, valja smatrati da SNCM ne može svoja legitimna očekivanja u pogledu regularnosti predmetne potpore temeljiti na navodno predugom trajanju upravnog postupka u okviru kojeg je donesena pobijana odluka.

292 Naime, najprije valja istaknuti da, prema ustaljenoj sudskoj praksi, kada, kao u ovom slučaju, potpora nije prijavljena Komisiji, njezino nepostupanje u pogledu te mjere nema značenje (presude od 11. studenoga 2004., Demesa i Territorio Histórico de Álava/Komisija, C-183/02 P i C-187/02 P, EU:C:2004:701, t. 52., i od 27. rujna 2012., Fedecom/Komisija, T-243/09, neobjavljena, EU:T:2012:497, t. 93.). Konačno, kao što to proizlazi iz utvrđenja navedenih u točkama 294. do 296. ove presude, Komisijina reakcija ni u jednom trenutku nije izostala nakon što je primila pritužbu koju je u ovom predmetu podnio Corsica Ferries.

293 Zatim, valja podsjetiti na to da je Komisija 27. lipnja 2012. obavijestila Francusku Republiku o svojoj odluci o pokretanju formalnog istražnog postupka, na temelju članka 108. stavka 2. UFEU-a, o potencijalnim potporama u korist SNCM-a i CMN-a koje su sadržane u SPJO-u te da je ta odluka objavljena 5. listopada 2012. u *Službenom listu Europske unije*. Čak i da se gospodarski subjekt koji postupa s dužnom pažnjom prije navedene objave mogao pozvati na legitimna očekivanja pri dodjeli predmetne potpore, na takva se očekivanja nije mogao pozvati nakon te objave, Naime, pokretanje formalnog istražnog postupka znači da Komisija ozbiljno sumnja u spojivost predmetne potpore s pravom Unije. Gospodarski subjekt koji postupa s dužnom pažnjom stoga se od tog trenutka ne može pouzdati u održivost te potpore (presuda od 21. ožujka 2013., Magdeburger Mühlenwerke, C-129/12, EU:C:2013:200, t. 47.).

294 Naposljetku, u svakom slučaju valja utvrditi da, iako je točno da je trajanje upravnog postupka bilo relativno dugo, ono se međutim ne može smatrati nerazumnim. Iako je točno da se načela i okolnosti pobijane odluke temeljno ne razlikuju od onih Komisijinih prethodnih odluka o pomorskom prijevozu do Korzike, ipak ostaje činjenica da ovaj predmet predstavlja određenu složenost i zahtijeva utvrđivanje brojnih činjenica, što je još teže jer francuska tijela nisu provela prethodnu prijavu.

295 U tim okolnostima, treba istaknuti da, suprotno tvrdnjama SNCM-a, Komisija nije čekala više od šest mjeseci prije nego što je poduzela bilo kakvu mjeru nakon što je Corsica Ferries 27. rujna 2007. podnio pritužbu. Naime, SNCM nije napomenuo da je Corsica Ferries tu pritužbu dopunjavala 30. studenoga i 20. prosinca 2007., tako da treba smatrati da je Komisija u roku kraćem od tri mjeseca, odnosno 13. ožujka 2008., poduzela prvu konkretnu mjeru u ovom slučaju, i to upućivanjem francuskim tijelima zahtjeva za podacima, na koji su ta tijela odgovorila 3. lipnja 2008. Komisija je 12. studenoga 2008. francuskim tijelima uputila drugi zahtjev za podacima, na koji su ona odgovorila 14. siječnja 2009.

296 Varljiva je tvrdnja SNCM-a prema kojoj Komisija zatim nije djelovala tijekom gotovo tri godine, odnosno do 13. listopada 2011., kada je francuskim tijelima uputila treći zahtjev za podacima. Naime, Komisija je 20. svibnja i 16. srpnja 2010. te 22. ožujka i 22. lipnja 2011. od društva Corsica Ferries primila dodatne informacije u prilog njegovoj pritužbi, koje je Komisija trebala ispitati i obraditi. Francuska su tijela 7. prosinca 2011. odgovorila na taj treći zahtjev za podacima. Corsica Ferries dostavila je Komisiji dodatne informacije 15. prosinca 2011. i 10. siječnja 2012. Francuska tijela odgovorila su 20. siječnja 2012. na četvrti Komisijin zahtjev za podacima, koji im je bio upućen 14. prosinca 2011.

297 Razdoblje od oko pet mjeseci koje je zatim završilo 27. lipnja 2012., kada je Komisija obavijestila Komisiju u odluci o pokretanju formalnog istražnog postupka, ne može se smatrati prekomjernim. Isto vrijedi i za razdoblje od malo više od deset mjeseci koje je prošlo od potonjeg datuma do datuma kada je donesena pobijana odluka, 2. svibnja 2013. U tom pogledu, treba podsjetiti na to da su francuska tijela svoja očitovanja o odluci o pokretanju postupka podnijela 13. srpnja i 7. rujna 2012., te da su Corsica Ferries, SNCM i CMN također podnijeli očitovanja o navedenoj odluci, koja su proslijeđena francuskim tijela i koja su ta tijela komentirala dopisima od 14. studenoga 2012. te 3. siječnja, 16. siječnja i 12. veljače 2013.

298 Kao četvrto, SNCM također uzalud upućuje na Odluku Conseil d'État od 13. srpnja 2012. i, konkretnije, na činjenicu da je Conseil d'État tom odlukom potvrdilo potrebu zajedničke analize osnovne i dodatne usluge.

299 Naime, najprije, valja istaknuti da, kao što proizlazi iz sudske prakse navedene u točki 282. ove presude, samo institucije Unije, a ne sudovi države članice, mogu stvarati legitimna očekivanja. U tim okolnostima, valja podsjetiti na to da, kao što je već izneseno u točki 176. ove presude, Komisija uostalom nije mogla biti dužan poštovati tumačenje koje je Conseil d'État dao u pogledu odredbi Uredbe o pomorskoj kabotaži.

300 Zatim, treba istaknuti da, kada je Conseil d'État donio svoju odluku 13. srpnja 2012., Komisija je već odlučila pokrenuti formalni istražni postupak, na temelju članka 108. stavka 2. UFEU-a, u pogledu potencijalnih potpora u korist SNCM-a i CMN-a koje su sadržane u SPJO-u. Stoga, s obzirom na ono što je izneseno u točki 293. ove presude, valja smatrati da su, dok Komisija nije donijela svoju konačnu odluku, isključena sva legitimna očekivanja u pogledu regularnosti predmetne potpore, neovisno o tome što je mogao odlučiti Conseil d'État.

301 Naposljetku, valja napomenuti da je, kao što to valjano ističe, od kraja 2006. pitanje PJO-a za pomorski prijevoz do Korzike bilo predmet određenog broja tužbi pred francuskim sudovima, koje su dovele do više preokreta u sudskoj praksi i čiji je epilog bila presuda od 6. travnja 2016. cour administrative

d'appel de Marseille kojom je poništena presuda tribunal administratif de Bastia od 24. siječnja 2008. kao i Uredba skupštine Korzike od 7. lipnja 2007. i Odluka predsjednika izvršnog vijeća Korzike od istog dana (vidjeti točke 17., 20. i 27. ove presude).

302 S obzirom na prethodno navedeno, četvrti tužbeni razlog valja odbiti kao neosnovan.

Peti tužbeni razlog, koji se temelji na povredi načela jednakog postupanja

303 U okviru petog tužbenog razloga, SNCM tvrdi da se pobijanom odlukom, kojom je Francuskoj Republici naložen povrat iznosa koji su SNCM-u isplaćeni u skladu s SPJO-om na temelju dodatne usluge, a da nije predviđena nikakva druga mogućnost naknade za tu uslugu, uvodi neopravdana razlika u postupanju između SNCM-a i drugih prijevoznika na pomorskim linijama između Korzike i kontinenta, neovisno o tome radi li se o CMN-u ili konkurentima koji posluju izvan okvira PJO-a.

304 Komisija i Corsica Ferries zahtijevaju da se taj peti tužbeni razlog odbije kao neosnovan.

305 Valja podsjetiti da se načelom jednakog postupanja zahtijeva da se u usporedivim situacijama ne postupa na različit način i da se u različitim situacijama ne postupa na jednak način, osim ako je takvo postupanje objektivno opravdano (presude od 17. listopada 1995., Fishermen's Organisations i dr., C-44/94, EU:C:1995:325, t. 46., i od 30. ožujka 2006., Španjolska/Vijeće, C-87/03 i C-100/03, EU:C:2006:207, t. 48.).

306 U ovom slučaju, treba utvrditi da nijedna od dviju situacija koje navodi SNCM ne mogu predstavljati povredu načela jednakog postupanja.

307 Stoga, kao prvo, SNCM pogrešno kritizira činjenicu da je Komisija u pobijanoj odluci naknade koje je primio na temelju pružanja dodatne usluge na liniji Marseille – Propriano kvalificirala kao državne potpore nespojive s unutarnjim tržištem (vidjeti točku I. podtočku (d) alineju 1.4. dokumentacije za nadmetanje SPJO-a), dok nije na isti način kvalificirala naknade koje su CMN-u plaćene za „dodatne kapacitete koje [je] potonje društvo od svibnja do rujna [stavljalo] na raspolaganje na toj liniji".

308 Naime, „dodatni kapaciteti" koje navodi SNCM obuhvaćeni su točkom I. podtočkom (d) alinejom 1.3. podalinejom i. dokumentacije za nadmetanje SPJO-a te su stoga sastavni dio osnovne usluge, a ne dodatne usluge kao što to tvrdi SNCM. To je, među ostalim, potvrđeno jednom od tablica navedenih u točki B „Prikaz godina po vrsti" Priloga 2. SPJO-u, iz koje proizlazi da je jačanje osnovne usluge koje je tako predviđeno tom odredbom dokumentacije za nadmetanje u praksi ostvareno dodavanjem jedne povratne vožnje tjedno brodovima za mješoviti teret CMN-a, *Kalliste* ili *Girolata*, povratnim vožnjama njezinim brodom za mješoviti teret, *Scandola*. Međutim, kao što je to već izneseno u točkama 160. i 161. ove presude, osnovna se usluga pružala upotrebom brodova za mješoviti teret, dok se dodatna usluga pružala upotrebom trajekata.

309 Budući da je dodatnu uslugu pružao samo SNCM i da je Komisija samo naknade plaćene na temelju te usluge smatrala državnim potporama nespojivima s unutarnjim tržištem, Komisija nije povrijedila načela jednakog postupanja time što je naložila samo povrat tih naknada, a ne i naknada plaćenih CMN-u za pružanje osnovne usluge.

310 Kao drugo, SNCM pogrešno upućuje na navodnu razliku u postupanju između njega i prijevoznika koji nude usluge pomorskog prijevoza na linijama Toulon – Korzika i Nica – Korzika. Naime, SNCM se nije nalazio u položaju koji je usporediv s položajem tih prijevoznika jer je samo on pružao dodatnu uslugu u okviru SPJO-a te je na temelju toga primao naknadu, dok su navedeni prijevoznici bili obuhvaćeni programom potpora socijalnog karaktera iz točke 14. ove presude. Treba dodati da je, za razliku od navedene naknade, Komisija taj program potpora proglasila spojivim s unutarnjim tržištem (vidjeti točku 14. ove presude).

311 U tim okolnostima, SNCM također pogrešno tvrdi da iz pobijane odluke proizlazi da je SNCM bio obvezan ponuditi određene prijevozne kapacitet na liniji Marseille – Korzika, a da pritom nije imao pravo ni na kakvu naknadu, na temelju SPJO-a ni na temelju programa potpora socijalnog karaktera, dok su pomorski prijevoznici koji su poslovali iz Toulona ili Nice mogli primiti naknadu na temelju potonjeg programa. Naime, ta situacija nije pripisiva Komisiji nego francuskim tijelima koja su od 1. siječnja 2002. organizirala javnu uslugu pomorskog prijevoza od Korzike do kontinentalne Francuske u skladu s dvama usporednim načinima upravljanja, odnosno, s jedne strane, sporazumom o PJO-u za linije iz Marseillea, za koje ovlaštenici imaju pravo na financijsku naknadu i, s druge strane, programom socijalne potpore za putnike prevezene na linijama iz Nice i Toulona.

312 Iz toga slijedi da peti tužbeni razlog treba odbiti kao neosnovan.

313 Prema tome, tužbu treba u cijelosti odbiti kao neosnovanu.

Troškovi

314 U skladu s člankom 134. stavkom 1. Poslovnika, stranka koja ne uspije u postupku dužna je, na zahtjev protivne stranke, snositi troškove. Budući da SNCM nije uspio u postupku, valja mu naložiti snošenje, osim vlastitih troškova, i troškova Komisije i društva Corsica Ferries, sukladno njihovim zahtjevima.

Slijedom navedenog,

OPĆI SUD (šesto vijeće)

proglašava i presuđuje:

1) Tužba se odbija.

2) Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) će, osim vlastitih, snositi i troškove Europske komisije i društva Corsica Ferries France SAS.

Frimodt Nielsen Collins Valančius

Objavljeno na javnoj raspravi u Luxembourgu, 1. ožujka 2017.

Potpisi

Sadržaj

Okolnosti spora 2

Glavni sudionici 2

Usluga pomorskog prijevoza između kontinentalne Francuske i Korzike i sporazumi o prijenosu javnih ovlasti 3

Postupak pred Komisijom i pobijana odluka 6

Postupak i zahtjevi stranaka 10

Pravo 11

Uvodna očitovanja 11

Prvi tužbeni razlog, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno smatrala da dodatna usluga ne predstavlja UOGI 12

Prvi dio, koji se temelji na tome da je Komisija počinila pogrešku koja se tiče prava time što je izvršila temeljiti nadzor nad nužnosti usluge s obzirom na stvarnu potrebu javne usluge 13

– Prvi element, koji se temelji na tome da Komisija nije poštovala svoju raniju praksu odlučivanja kao ni sudsku praksu 13

– Drugi i četvrti element, koji se temelje na tome da Komisija nije poštovala široku marginu prosudbe država članica kao ni doseg presude od 20. veljače 2001., Analir i dr. (C-205/99, EU:C:2001:107) i Uredbe o pomorskoj kabotaži 14

– Treći element, koji se temelji na tome da Komisija nije poštovala pravila o teretu dokazivanja . . . 18

Drugi dio, koji se temelji na tome da je Komisija počinila pogrešku koja se tiče prava, pogrešku koja se tiče činjenica i očitu pogrešku u ocjeni time što je poistovjetila dodatne kapacitete koje treba pružiti tijekom vršnih razdoblja s dodatnom uslugom i time što je tu uslugu ocijenila zasebno od osnovne usluge s obzirom na prvi kriterij iz presude Altmark 21

– Prvi element, koji se temelji na tome da se SPJO-om ne radi razlika između osnovne usluge i dodatne usluge 21

– Drugi element, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno poistovjetila osnovnu uslugu s uslugama koje se pružaju na brodovima za mješoviti teret, a dodatnu uslugu s uslugama koje se pružaju na trajektima 23

– Treći element, koji je istaknut podredno i koji se temelji na tome da je dodatna usluga opravdana stvarnom potrebom javne usluge koju zadovoljava osnovna usluga 24

Treći dio, koji je istaknut podredno i koji se temelji na tome da dodatna usluga, koja se razmatra zasebno, ispunjava prvi kriterij iz presude Altmark 27

– Prvi element, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno ocijenila zamjenjivost usluga putničkog prijevoza iz Marseillea s onima iz Toulona 27

– Drugi element, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno ocijenila nedostatak privatne inicijative 30

– Treći element, koji se temelji na tome da Komisija pogrešno nije analizirala utjecaj koji bi ukidanje dodatne usluge imalo na stvarno utvrđenu ponudu 31

– Četvrti element, koji se temelji na tome da se ne može smatrati da konkurenti SNCM-a koji posluju iz Toulona svoje djelatnosti obavljaju u normalnim tržišnim uvjetima 32

Četvrti dio, koji je istaknut podredno i koji se temelji na tome da Komisija nije dokazala da usluge pružene na temelju dodatne usluge ne predstavljaju normalnu trgovinsku transakciju 33

Drugi tužbeni razlog, koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno smatrala da SPJO ne ispunjava četvrti kriterij iz presude Altmark 33

Treći tužbeni razlog, koji je istaknut podredno i koji se temelji na tome da je Komisija pogrešno izračunala iznos potpore koji je potrebno vratiti 37

Prvi dio, koji se temelji na tome da Komisija pri određivanju iznosa potpore koju treba vratiti pogrešno nije uzela u obzir troškove nastale na temelju pružanja dodatne usluge 38

Drugi dio, koji se temelji na tome da Komisija pri određivanju iznosa potpore koju treba vratiti pogrešno nije uzela u obzir prenisku naknadu za osnovnu uslugu 39

Treći dio, koji se temelji na tome da je Komisija pri određivanju dijela godišnje naknade koji je pripisiv dodatnoj usluzi počinila očitu pogrešku u ocjeni 39

Četvrti tužbeni razlog, koji se temelji na povredi načela zaštite legitimnih očekivanja 40

Peti tužbeni razlog, koji se temelji na povredi načela jednakog postupanja 43

Troškovi 44