SKLEPI

SKLEP KOMISIJE

z dne 2. maja 2013

o državni pomoči SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN),ki jo je Francija odobrila družbi Société Nationale Corse Méditerranée in družbi Compagnie Méridionale de Navigation

(notificirano pod dokumentarno številko C(2013) 1926)

(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2013/435/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma ([1]),

ob upoštevanju Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža) ([2]),

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi členi ([3]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. **POSTOPEK**

(1) Komisija je v dopisih z dne 27. septembra, 30. novembra in 20. decembra 2007 prejela pritožbo družbe Corsica Ferries v zvezi z domnevno nezakonito in neupravičeno pomočjo družbi Société nationale Corse-Méditerranée (v nadaljnjem besedilu: SNCM) in družbi Compagnie Maritime de Navigation (v nadaljnjem besedilu: CMN) na podlagi pogodbe o prenosu pooblastil javne službe, ki so jo sklenili ozemeljska skupnost Korzike in prometni urad Korzike (Office des Transports de Corse; v nadaljnjem besedilu: OTC) na eni strani ter SNCM in CMN na drugi strani. Ta pogodba (v nadaljnjem besedilu: pogodba o PPJS) zadeva pomorske povezave med Korziko in Marseillem v obdobju 2007–2013. Pritožnik je dopisih z dne 20. maja 2010, 16. julija 2010, 22. marca 2011, 22. junija 2011, 15. decembra 2011 in 10. januarja 2012 predložil dodatne informacije v podporo svoji pritožbi.

(2) Z dopisi z dne 17. marca 2008, 12. novembra 2008, 13. oktobra 2011 in 14. decembra 2011 je Komisija Francijo zaprosila za dodatne informacije. Francoski organi so svoje pripombe in odgovore poslali v dopisih z dne 3. junija 2008, 14. januarja 2009, 7. decembra 2011 in 20. januarja 2012.

(3) Z dopisom z dne 27. junija 2012 je Komisija Franciji sporočila, da bo začela postopek v skladu s členom 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) glede morebitne pomoči družbama SNCM in CMN na podlagi pogodbe o PPJS. Sklep Komisije (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka) je bil v *Uradnem listu Evropske unije* ([4]) objavljen 5. oktobra 2012.

(4) Francoski organi so svoje pripombe in odgovore na vprašanja iz sklepa o začetku postopka poslali v dopisih z dne 13. julija 2012, 7. septembra 2012, 14. novembra 2012 in 16. januarja 2013.

(5) Družbe Corsica Ferries, SNCM in CMN so svoje pripombe predložile v obdobju, predvidenem za ta namen v sklepu o začetku postopka. Komisija je te pripombe v dopisih z dne 22. oktobra 2012 in 21. decembra 2012 predložila francoskim organom. Francija je na pripombe tretjih strani odgovorila v dopisih z dne 3. januarja 2013 in 12. februarja 2013.

2. **DEJANSKO STANJE**

2.1. *POVEZAVA MED KORZIKO IN CELINO*

(6) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka, je bila ozemeljska povezanost med Korziko in celino zagotovljena s prvo pogodbo o javni službi za obdobje 25 let, ki je bila leta 1979 podpisana med SNCM in CMN na eni strani ter državo na drugi strani. Od 1. januarja 2002 sta SNCM in CMN pokrivali zgolj linije iz Marseilla v okviru pogodbe o prenosu pooblastil javne službe, podpisane z ozemeljsko skupnostjo in OTC za obdobje 5 let.

([1]) UL L 1, 3.1.1994, str. 3.
([2]) UL L 364, 12.12.1992, str. 7.
([3]) UL C 301, 5.10.2012, str. 1.
([4]) UL C 301, str. 1.

(7) Za druge linije je bil vzporedno uveden mehanizem socialne podpore ([5]). Ta mehanizem ter njegovo podaljšanje za obdobje 2007–2013 je odobrila Komisija ([6]).

(8) SNCM in CMN od 1. julija 2007 zagotavljata povezavo med Marseillem in Korziko na podlagi pogodbe o PPJS, sklenjene 7. junija 2007 (glej oddelek 2.5 spodaj). Ta pogodba preneha veljati 31. decembra 2013.

(9) Vodilna podjetja, ki delujejo na trgu pomorskega prevoza med francosko celino in Korziko, so SNCM, CMN (glej oddelka 2.2 in 2.3 spodaj) in družba Corsica Ferries, ki pokriva linije iz Toulona in Nice.

(10) Za povezave s Korziko je že več let značilna velika odvisnost od sezone, saj je večina potniškega prometa izvedena v poletnih mesecih. V obdobju od leta 2000 je bil glavni trend na trgih prevoza med Korziko in francosko celino razvoj ponudbe prevoznih storitev iz Toulona, ki je v prometnem smislu postalo najpomembnejše pristanišče s pomorsko povezavo s Korziko. Poudariti je treba zlasti, da trend povečevanja prometa iz Toulona sega v čas pred uvedbo mehanizma socialne podpore leta 2002 ter da se ta trend od takrat nadaljuje ([7]). Ta razvoj je skladen s povečanjem tržnega deleža družbe Corsica Ferries.

2.2. *SNCM*

(11) Družba SNCM, ki jo je leta 1976 francoska vlada izbrala za zagotavljanje ozemeljske povezanosti s Korziko, je pomorska družba s sedežem v Marseillu. Zagotavlja vse povezave s Korziko iz Marseilla in Nice ter povezave teh dveh pristanišč s pristanišči Ajaccio, Bastia, Calvi, Ile Rousse, Porto-Vecchio in Propriano.

(12) SNCM zagotavlja tudi povezavo s Sardinijo (Porto Torres) iz Marseilla in Korzike (Ajaccio in Propriano). Povezuje pa tudi Alžirijo (Alžir, Skikda, Bejaia, Oran) in Tunizijo iz pristanišč Sète, Marseille in Toulon.

(13) Do maja 2006 je bila družba SNCM v 80-odstotni lasti družbe Compagnie générale maritime et financière (CGMF) ([8]) in v 20 % lasti družbe Société nationale des chemins de fer (SNCF). Francoska vlada je 26. januarja 2005 začela postopek privatizacije družbe SNCM, v katerem je bila izbrana družba Butler Capital Partners (38 % delnic), skupaj s skupino Connex, hčerinsko družbo Veolie (28 % delnic). Zaposlenim je ostalo 9 % delnic, država pa je ohranila 25 % preostalih delnic prek družbe CGMF.

(14) V okviru te privatizacije je bila predvidena razvezna klavzula v korist družb Butler Capital Partners in Veolia, ki bi jo lahko prevzemniki uveljavljali zlasti v naslednjih primerih:

— v primeru odločitve ozemeljske skupnosti Korzike, da začne posvetovanje o podelitvi pogodbe o prenosu pooblastil javne službe z začetkom veljavnosti od 1. januarja 2007, kar v znatni meri ni skladno s smernicami, ki jih je sprejela ozemeljska skupščina Korzike o delovanju pomorskih linij med Marseillem in Korziko od 1. januarja 2007 ([9]);

— v primeru podelitve prenosa pooblastil tretji strani ali SNCM v bistveno slabših gospodarskih pogojih.

(15) Ob prehodu v zasebni sektor je bil sprejet paket ukrepov za prestrukturiranje, ki je bil del ločenega postopka v skladu z zakonodajo o državni pomoči ([10]).

(16) Družba Butler Capital Partners je 10. novembra 2008 odstopila svoje delnice družbi Veolia Transport. Leta 2011 se je Veolia Transport združila z družbo Transdev

([5]) Ta mehanizem, imenovan „sistem individualnih pomoči socialne narave na podlagi člena 87(2) Pogodbe“, se uporablja za prebivalce otoka in tudi nekatere socialno dobro opredeljene kategorije ter za linije, ki povezujejo Korziko s pristanišči v Toulonu in Nici. Za vsakega potnika, ki je upravičen do ugodnejše cene, prevozna podjetja vnaprej financirajo znižano ceno, pri čemer jim je ta znesek nato povrnjen.

([6]) Sklep z dne 2. julija 2002 v zadevi državna pomoč št. N 781/2001 – Francija – Sistem individualnih pomoči socialne narave za pomorske povezave s Korziko in Sklep z dne 23. aprila 2007 v zadevi državna pomoč št. N 13/2007 – Francija – Podaljšanje sistema individualnih pomoči socialne narave za pomorske povezave s Korziko št. N 781/2001.

([7]) Glej na primer mnenje št. 12-A-05 Organa za konkurenco z dne 17. februarja 2012 o pomorskem prevozu med Korziko in celino, odstavek 125.

([8]) Ta je v 100-odstotni lasti francoske države.

([9]) Te smernice so bile sprejete 24. marca 2006, glej oddelek 2.4.1 spodaj.

([10]) C 58/2002 (ex N 118/02) – Francija – o ukrepih, ki jih je Francija izvedla v korist Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, sprejeto 25. februarja 2003, UL L 61, 7.2.2004, str. 13. Splošno sodišče je 15. junija 2005 v zadevi T-349/03 razveljavilo Odločbo iz leta 2003 zaradi napačne presoje omejenosti pomoči na najnižjo vsoto. Po sprejetju novih ukrepov za prestrukturiranje je Komisija postopek C 58/2002 razširila z Odločbo z dne 13. septembra 2006. Komisija je novo Odločbo sprejela 8. julija 2008, UL L 255, 27.8.2009, str. 180. Ta odločbo je Splošno sodišče delno razveljavilo (zadeva T-565/08) po pritožbi družbe Corsica Ferries France. SNCM in Francija sta pri Sodišču vložili pritožbo za razveljavitev te sodbe (zadevi C-533/12 P in C-536/12 P).

in postala Veolia Transdev ([11]), ki je takrat imela v lasti 66 % delnic. Veolia Environnement je 30. marca 2012 s CDC podpisala pogodbo, v skladu s katero je prevzela 66 % kapitala SNCM, ki ga je pred tem imelo v lasti skupno podjetje, in sicer po prodajni ceni 1 EUR.

(17) SNCM trenutno upravlja floto 10 plovil, med njimi šest trajektov ([12]) in štiri tovorno-potniške ladje, tj. Jean Nicoli, Pascal Paoli, Paglia Orba in Monte d'Oro ([13]).

2.3. *CMN*

(18) CMN je zasebna družba s sedežem v Marseillu, ustanovljena leta 1931, katere glavna dejavnost je zagotavljanje pomorskih povezav s Korziko (tovorni in potniški promet) in s Sardinijo.

(19) Pred 2. oktobrom 2009 je bila CMN v 53,1-odstotni lasti družbe Compagnie Méridionale de Participations (CMP), v 45-odstotni lasti družbe SNCM in v 1,9-odstotni lasti zaposlenih. CMP je bila v 55-odstotni lasti Société de travaux industriels et maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), hčerinskega podjetja skupine STEF-TFE, in v 45-odstotni lasti Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH), hčerinskega podjetja v 100-odstotni lasti SNCM. Po tem datumu je delnice CMN, ki jih je imela SNCM v posredni in neposredni lasti, kupila skupina STEF. Skupina STEF ima zdaj v lasti 97,9 % kapitala CMN, medtem ko imajo zaposleni v lasti 2,1 % delnic.

(20) CMN opravlja del storitev na treh linijah med Korziko in Marseillem (Marseille-Ajaccio, Marseille–Bastia in Marseille–Propriano) v okviru pogodbe o PPJS (glej oddelek 2.5 spodaj). Obenem družba zagotavlja povezavo s Sardinijo (Porto Torres), ki ni vključena v prenos pooblastil javne službe. Za izvajanje programa dejavnosti v okviru PPJS ima Méridionale na voljo tri tovorno-potniške ladje, tj. ladje Girolata, Piana (ki je nadomestila ladjo Scandola) in Kalliste.

2.4. *POGODBA O PRENOSU POOBLASTIL JAVNE SLUŽBE 2007–2013*

2.4.1. POSTOPEK DODELITVE POGODBE O PPJS

(21) Komisija na tem mestu navaja le kratek povzetek postopka dodelitve pogodbe o PPJS, ki je izčrpno opisan v sklepu o začetku postopka.

(22) Skupščina Korzike je 24. marca 2006 na zasedanju št. 06/22 odobrila načelo podaljšanja prenosa pooblastil javne službe za pomorske prevoze iz pristanišča v Marseillu do pristanišč Bastia, Ajaccio, Balagne (Ile-Rousse in Calvi), Porto-Vecchio in Propriano od 1. januarja 2007.

(23) Obvestilo o javnem razpisu za zbiranje ponudb je bilo objavljeno v *Uradnem listu Evropske unije* (UL) 27. maja 2006 in v časopisu *Les Echos* 9. junija 2006. Predložene so bile štiri ponudbe ([14]). Po sprejetju sklepa Sveta za konkurenco z dne 11. decembra 2006 ([15]) in sodbe državnega sveta (Conseil d'Etat) z dne 15. decembra 2006 ([16]) je bil postopek dodelitve prenosa pooblastil javne službe v celoti razveljavljen zaradi zagotavljanja spoštovanja obveznosti postopka javnega razpisa.

(24) Skupščina Korzike se je na zasedanju št. 06/263 AC z dne 22. decembra 2006 odločila, da bo ponovila postopek dodelitve prenosa pooblastil javne službe in podaljšala veljavni prenos pooblastil do 30. aprila 2007.

(25) Novo obvestilo o javnem razpisu za zbiranje ponudb je bilo nato objavljeno 30. decembra 2006 v Uradnem listu EU, 4. januarja 2007 v *Les Échos* in 5. januarja 2007 v časopisu *Marine Marchande*. Ponudbi sta vložila dva ponudnika, tj. skupina SNCM in CMN ([17]) na eni strani ter Corsica Ferries ([18]) na drugi strani.

(26) Ekonomski kazalniki poslovanja, ki jih je v svoji skupni ponudbi predlagala skupina SNCM-CMN, so bili predstavljeni v sklepu o začetku postopka ([19]). Skupina SNCM-CMN je 28. marca 2007 uradu OTC predložila spremenjeno različico svoje ponudbe, s katero je bilo uvedeno zlasti občutno znižanje subvencije, zahtevane za skupno ponudbo. Uvedena je bila sprememba glede napovedane ravni prometa, tržne vrednosti nekaterih ladij skupine, datuma zakupa novih plovil in tudi stopnje prihrankov pri stroških med skupno ponudbo ter ponudbo po posameznih linijah.

([11]) Leta 2011 sta imeli družbi Veolia Environnement in Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) enak delež v družbi Veolia Transdev.

([12]) Med njimi sta se samo Napoléon Bonaparte in Danielle Casanova redno uporabljala za opravljanje storitev v okviru PPJS od leta 2007. Ostali štirje trajekti, ki jih je upravljala SNCM leta 2013, so Méditerranée, Corse, Ile de Beauté in Excelsior.

([13]) Leta 2009 je ladja Jean Nicoli nadomestila ladjo Monte Cinto za opravljanje storitev v okviru PPJS.

([14]) Skupna in nedeljiva ponudba SNCM, ki je zajemala vse linije; ponudba družbe Corsica Ferries, ki je zajemala različne možnosti; ponudba CMN, ki je zajemala šest različnih posameznih predlogov; ponudba začasne skupine, ki sta jo ustanovili družbi Corsica Ferries in CMN, ki je zajemala dve možnosti.

([15]) Glej uvodno izjavo 24 sklepa o začetku postopka.

([16]) Glej uvodno izjavo 25 sklepa o začetku postopka.

([17]) Ena od ponudb se je nanašala na vsako od petih pomorskih linij javne službe, druga pa je bila skupna in nedeljiva ter se je nanašala na vseh pet pomorskih linij skupaj.

([18]) Družba Corsica Ferries je vložila ponudbe za linije Marseille-Ajaccio, Marseille–Porto-Vecchio in Marseille–Propriano ter tudi skupno ponudbo za te tri linije.

([19]) Glej odstavek 30 sklepa o začetku postopka.

(27) Po odlogu datuma začetka veljavnosti novega prenosa pooblastil na 1. julij 2007, ki ga je izvedla skupščina Korzike, in po novem krogu pogajanj je OTC predlagal zavrnitev ponudbe družbe Corsica Ferries ([20]).

(28) Skupščina Korzike je na zasedanju št.°07/108 z dne 7. junija 2007 skupini, ki jo sestavljata SNCM in CMN, dodelila prenos pooblastil javne službe za opravljanje pomorskih povezav med pristaniščem v Marseillu in pristanišči na Korziki ter s sklepom z istega dne pooblastila predsednika izvršnega sveta korziške skupnosti za podpis pogodbe o PPJS (v nadaljnjem besedilu: sklepa z dne 7. junija 2007).

2.4.2. IZPODBIJANJE VELJAVNOSTI SKLEPOV Z DNE 7. JUNIJA 2007

(29) Upravno sodišče v Bastii je 24. januarja 2008 zavrnilo zahtevek družbe Corsica Ferries za razveljavitev sklepov z dne 7. junija 2007. Prizivno upravno sodišče v Marseillu je nato 7. novembra 2011 razveljavilo sodbo upravnega sodišča v Bastii z dne 24. januarja 2008 ter sklepa z dne 7. junija 2007.

(30) V skladu s svojo sodbo je prizivno upravno sodišče potrdilo kršitev Uredbe št. 3577/92 o pomorski kabotaži ([21]) (v nadaljnjem besedilu: uredba o kabotaži) ter da pogodba o PPJS vsebuje elemente nezakonite državne pomoči. V tej sodbi je v zvezi s tem navedeno, da pogodba o PPJS v prvi točki člena 7 ni skladna s tretjim merilom sodne prakse v zadevi *Altmark* ([22]). Posledično je sodišče ozemeljski skupnosti Korzike naložilo sporazumno prekinitev pogodbe o PPJS pred 1. septembrom 2012 ([23]).

([20]) OTC je menil, da družba Corsica Ferries ni mogla točno določiti, kdaj bi bila sposobna začeti izvajati pogodbo, in da poleg tega ne izpolnjuje pogoja o najvišji starosti plovil, določenega s posebnim pravilnikom javnega razpisa.

([21]) Uredba Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža); UL L 364, 12.12.1992, str. 7.

([22]) Sodba Sodišča z dne 24. julija 2003 v zadevi C-280/00, *Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Recueil, str. 7747.

([23]) Prizivno upravno sodišče v Marseillu, 7. november 2011, *Société Corsica Ferries proti Collectivité Territoriale de Corse*, št. 08MA01604. Glej odstavek 40 sklepa o začetku postopka.

(31) Po pritožbi družb SNCM in CMN je državni svet 13. julija 2012 razveljavil sodbo prizivnega upravnega sodišča z dne 7. novembra 2011 ([24]) in vrnil zadevo v odločanje prizivnemu upravnemu sodišču v Marseillu.

2.5. *POVZETEK GLAVNIH DOLOČB POGODBE O PPJS*

(32) Pogodba o PPJS je bila podpisana za obdobje od 1. julija 2007 do 31. decembra 2013. V členu 1 je kot predmet pogodbe o PPJS določeno zagotavljanje rednih pomorskih storitev na vseh linijah v okviru prenosa pooblastil javne službe (v nadaljnjem besedilu: PPJS) med pristaniščem v Marseillu in naslednjimi pristanišči: Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano in Balagne.

(33) S pogodbenimi pogoji iz Priloge 1 k pogodbi o PPJS je določena vrsta teh storitev. Pri tem se razlikuje zlasti med:

(i) stalno storitvijo „prevoza potnikov in tovora“ ([25]), ki mora skupina SNCM-CMN zagotavljati vse leto (v nadaljnjem besedilu: osnovna storitev) in

([24]) Državni svet je na eni strani menil, da je Uredba Sveta št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami ne predstavlja „*ovire za skupno oceno dejanskih potreb po javni službi za vsako linijo ali prevoz v celotnem obdobju izvajanja pogodbe ali v ločenih obdobjih, pri čemer ni treba dokazovati, ali so te potrebe neprekinjeno upravičene v tem obdobju ali v teh obdobjih; da je zato prizivno upravno sodišče v Marseillu napačno uporabilo pravo, ker je presodilo, da so zahtevani pogodbeni pogoji neskladni s to uredbo, ker bi dodatne potrebe po povečanju stalnih storitev pooblaščene skupnosti na linijah Marseille–Ajaccio, Marseille–Bastia in Marseille–Propriano v času povečanega prometa, ki se na teh istih linijah izvajajo skozi vse leto, morale odgovarjati dejanskim potrebam javne službe, ločenih od potreb, ki jim odgovarjajo te stalne storitve*“. Na drugi strani je državni svet menil, da bi okoliščina iz člena 7(1) pogodbe (glej uvodno izjavo 38 v nadaljevanju) „*lahko privedla tudi do odločitve javne osebe, ki bi jo bilo treba predhodno priglasiti Evropski komisiji, sama zase ne omogoča, da bi to klavzulo o pomoči opredelili v smislu člena 107 Pogodbe; da je sodišče storilo napako pri pravni opredelitvi dejstev, ker je presodilo nasprotno*“.

([25]) Na linijah Marseille–Bastia, Marseille–Ajaccio in Marseille–Porto Vecchio morajo pooblaščeni izvajalci v obe smeri zagotoviti minimalno zmogljivost za prevoz potnikov, in sicer najmanj 450 ležišč v najmanj 140 kabinah; najmanj 50 mest v skupnih prostorih, najmanj 150 mest za vozila. Na liniji Marseille–Propriano mora biti zagotovljenih najmanj 200 ležišč v najmanj 55 kabinah; najmanj 55 mest za vozila. Na liniji Marseille–Balagne mora biti zagotovljenih najmanj 220 ležišč v najmanj 70 kabinah; najmanj 70 mest za vozila. V zvezi s prevozom tovora mora biti na liniji Marseille–Bastia zagotovljena zmogljivost najmanj 1 800 linearnih metrov; na liniji Marseille–Ajaccio najmanj 1 200 linearnih metrov; na liniji Marseille–Porto Vecchio najmanj 1 000 linearnih metrov; na linijah Marseille–Propriano in Marseille–Balagne najmanj 600 linearnih metrov.

(ii) dodatno storitvijo prevoza potnikov ([26]) ob prometnih konicah, ki jih je treba zagotavljati približno 37 tednov na leto na linijah Marseille–Ajaccio in Marseille–Bastia ter od 1. maja do 30. septembra na liniji Marseille–Propriano (v nadaljnjem besedilu: dodatna storitev).

(34) Člen 2 pogodbe o PPJS določa referenčna finančna nadomestila, ki jih sprejemajo pooblaščeni izvajalci v času trajanja pogodbe. Zneski teh referenčnih finančnih nadomestil so zbrani v tabeli št. 4 sklepa o začetku postopka.

(35) Člen 3 pogodbe o PPJS določa, da PPJS ne pomeni izključnega zagotavljanja storitev na zadevnih linijah, ampak drugim družbam daje možnost izvajanja redne storitve brez finančnega nadomestila. Kljub temu za morebitnega novega ponudnika veljajo obveznosti, navedene v sklepu o začetku postopka ([27]). Poleg tega člen 3 določa, da so zahtevki za finančno nadomestilo pooblaščenih izvajalcev določeni v skladu mehanizmom socialne podpore ([28]).

(36) V skladu s tretjim pododstavkom člena 5(2) pogodbe o PPJS je končno letno finančno nadomestilo vsakega od pooblaščenih izvajalcev za vsako leto omejeno na primanjkljaj iz poslovanja, nastal zaradi izpolnjevanja pogodbenih obveznosti ob upoštevanju 15-odstotnega donosa pogodbene vrednosti flote glede na število dni njihove dejanske uporabe za prevoze v skladu s temi obveznostmi. Pogodbena vrednost je določena v Prilogi III k pogodbi o PPJS ([29]).

(37) Člen 7 pogodbe o PPJS (v nadaljnjem besedilu: zaščitna klavzula) omogoča spreminjanje pavšalnih letnih zneskov finančnih nadomestil, izplačanih pooblaščenim soizvajalcem v skladu z njihovimi obveznostmi iz člena 2 v času trajanja pogodbe o PPJS.

(38) Člen 7(1) določa, da se v primeru večjih sprememb tehničnih, regulativnih ali ekonomskih pogojev pogodbe pogodbenice sestanejo, da bi sprejele ukrepe za ponovno vzpostavitev začetnega finančnega ravnovesja, „pri čemer imajo prednost najvišje tarife in prilagoditev storitev“.

(39) Člen 7(2) pogodbe o PPJS določa, da je višina finančnega nadomestila določena v skladu z napovedmi prihodkov iz potniškega in tovornega prometa. Kadar je absolutna razlika med predvidenimi prihodki ([30]) in dejanskimi prihodki višja od 2 % ([31]), se finančno nadomestilo vsako leto prilagodi navzgor ali navzdol, in sicer za vse vrste prihodkov in za vsakega pooblaščenega izvajalca ([32]).

(40) V pogodbi o PPJS ([33]) je določeno, da mora biti najvišja meja prilagoditev nadomestil v skladu s to klavzulo določena na podlagi dogovora med pogodbenicami v tretjem letu izvajanja pogodbe.

(41) Predvideni prihodki za obe vrsti prevoza in oba pooblaščena izvajalca so zbrani v tabeli št. 5 sklepa o začetku postopka.

(42) V skladu s prilagoditveno klavzulo je bila pogodba o prenosu pooblastil javne službe spremenjena z dopolnilno pogodbo 28. decembra 2009. Zaradi te spremembe je bilo med Marseillem in Korziko ukinjenih 108 prevozov na leto. Število zagotovljenih mest na liniji Marseille–Ajaccio se je tako zmanjšalo z 9 000 na 8 000 med božičnimi prazniki, s 3 500 na 2 300 v pomladnem in jesenskem obdobju in s 85 000 na 71 000 v poletnem obdobju. Zmogljivost dodatnih storitev se je na liniji Marseille–Propriano zmanjšala za 7 000 mest.

(43) OTC je na novo določil tudi prevozna obdobja z ločevanjem med obdobjem glavne sezone – 11-tedensko obdobje v letu, in sicer od zadnjega tedna junija do začetka septembra – ter obdobjem predsezone in posezone – 22-tedensko obdobje od aprila do junija in od začetka septembra do konca oktobra, razen v času spomladanskih in jesenskih šolskih počitnic.

(44) Spremenile so se tudi tarife in finančno nadomestilo. Kar zadeva referenčna finančna nadomestila, je bil v obdobju od leta 2010 do leta 2013 izveden popravek (vrednost za leto 2007), v skladu s katerim so se letni zneski za oba pooblaščena izvajalca znižali za 6,5 milijona EUR. Revidirani zneski nadomestil in predvidenih prihodkov so navedeni v tabelah št.º7 in 8 sklepa o začetku postopka.

(45) V skladu s pogodbo o PPJS ([34]) se 95 % predvidenih indeksiranih zneskov nadomestila izplača v mesečnih obrokih v 7 dneh po predložitvi kratkega poročila o opravljanju storitev. Preostali del nadomestil, zvišan ali znižan zaradi prilagoditev, se izplača letno v 15 dneh po predložitvi končnega poročila o opravljanju storitev.

(46) Skupni znesek predvidenih nadomestil v letu 2007 je znašal 659 milijonov EUR. Ob upoštevanju klavzul o indeksiranju (inflacija) in prilagoditvi (razlika med dejanskimi in predvidenimi prihodki, razvoj cen goriva, kazni) je znesek dejansko izplačanih nadomestil do leta 2011 naslednji:

([26]) Obseg dodatnih storitev je določen v točkah I(a)(2) (Marseille–Ajaccio), I(b)(2) (Marseille–Bastia) in I(d)(1.4) (Marseille – Propriano) pogojev pogodbe o PPJS.
([27]) Glej uvodno izjavo 44 sklepa o začetku postopka.
([28]) Glej uvodno izjavo 45 sklepa o začetku postopka.
([29]) Glej uvodno izjavo 46 sklepa o začetku postopka.
([30]) Predvideni prihodki so referenčni bruto prihodki, preračunani v skladu z indeksom, ki napoveduje ceno BDP v zadevnem letu.
([31]) Člen 7(2) tako za predvidene prihodke določa „oprostitev“ v višini 2 %.
([32]) Glej uvodno izjavo 49 sklepa o začetku postopka.
([33]) Člen 7(2) pogodbe o PPJS določa, da bo ta klavzula o prilagajanju glede na dejanske prihodke veljala do uvedbe prilagoditvene klavzule iz člena 8.
([34]) Člen 5(1) in 5(2), ki določa pogoje plačila finančnih nadomestil.

V tisoč EUR	2007	2008	2009	2010	2011	Skupaj
SNCM skupaj	34,242	77,779	82,672	78,577	87,275	360,545
od tega osnovne	20,453	39,343	41,818	39,423	46,123	187,160
od tega dodatne	13,764	38,415	40,738	39,018	40,839	172,774
CMN	12,525	28,067	29,270	29,184	33,853	132,899
Skupaj	46,766	105,846	111,942	107,761	121,128	493,443

(47) Nadomestila, izplačana družbi SNCM, ki so splošno določena v členu 2 pogodbe o PPJS, so razdeljena med osnovne storitve (ki jih izvajajo tovorno-potniške ladje) in dodatne storitve (ki jih izvajajo potniške ladje) v skladu s sklopom pravil za dodeljevanje, ki določajo zlasti porazdelitev glede na poslovni izid, ki je negativen ([35]), pred finančnim nadomestilom za vsako vrsto storitev, kot je določena v izkazih poslovnega izida ponudbe skupine SNCM-CMN ([36]).

3. RAZLOGI ZA ZAČETEK FORMALNEGA POSTOPKA PREISKAVE

(48) Prvič, Komisija dvomi o potrebnosti in sorazmernosti naložene obveznosti javne službe, zlasti v kolikor hkrati zajema osnovne in dodatne storitve. Komisija je ocenila, da bi lahko vključitev dodatne storitve v PPJS povzročila kršitev določb Uredbe št. 3577/92, kar bi vodilo do nespoštovanja prvega merila iz sodbe v zadevi *Altmark* (*jasno določene obveznosti javne službe*). Komisija je dejansko potrdila, da francoski organi niso izrazili dejanske potrebe po dodatnih storitvah v okviru gospodarske javne službe in da te niso bile nujno potrebne za dobro opravljanje osnovnih storitev.

(49) Drugič, Komisija je dvomila v merila za določanje nadomestila za izvajanje gospodarske javne službe iz člena 7 pogodbe o prenosu pooblastil javne službe (glej uvodne izjave od 86 do 94 sklepa o začetku postopka) in njihovo skladnost z drugim merilom iz sodbe v zadevi *Altmark* (*predhodno določena merila za določanje višine nadomestila*). Poleg tega je Komisija predhodno menila, da bi lahko merila mehanizma nadomestil postala nepregledna zaradi razlik v prihodkih, napovedanih v različnih ponudbah pooblaščenih izvajalcev. Nekatere informacije so tudi kazale, da so bila finančna nadomestila pooblaščenim izvajalcem morda dodeljena zunaj okvira pogodbe o PPJS.

(50) Tretjič, Komisija je dvomila v spoštovanje tretjega merila iz sodbe v zadevi *Altmark* (*pravično nadomestilo stroškov, nastalih zaradi izvajanja obveznosti javne službe*). Poudarila je, da ni imela na voljo vseh informacij, na podlagi katerih bi lahko potrdila, da pooblaščena izvajalca nista prejela čezmernega nadomestila, zlasti glede na oceno razumnega dobička. Vprašala se je zlasti, ali člen 5(2) pogodbe o PPJS (glej uvodne izjave od 95 do 102 sklepa o začetku postopka) zadostuje za izogibanje previsokim nadomestilom za stroške ponudnikov storitev.

(51) Komisija je tudi dvomila, da je bila s postopkom oddaje javnega naročila zagotovljena učinkovita in prosta konkurenca za izbiro ponudnika, ki bi zadevne storitve lahko izvajal z najnižjimi stroški za skupnost v skladu s četrtim merilom sodbe v zadevi *Altmark* (*izbira ponudnika storitev*). Komisija poleg tega ni izključila, da so pogodbeni pogoji, zlasti tisti glede največje dovoljene starosti flote in možnosti predložitve skupne ponudbe za vse obstoječe linije, preprečevali učinkovito konkurenco pri sklenitvi pogodbe o PPJS.

(52) Zato je Komisija v sklepu o začetku postopka resno dvomila o tem, da pogodba o PPJS izpolnjuje vsa merila iz sodbe v zadevi *Altmark*. Komisija torej ni mogla izključiti možnosti, da sta imeli SNCM in CMN selektivno prednost na podlagi pogodbe o PPJS. Ob upoštevanju dejstva, da obe družbi delujeta na trgu, ki je od 1. januarja 1993 popolnoma liberaliziran ([37]), je Komisija tudi ugotovila, da lahko ta selektivna prednost izkrivlja konkurenco na notranjem trgu in vpliva na trgovino med državami članicami.

([35]) Poslovni izid je pred prejemom nadomestila dejansko negativen za obe vrsti storitev (osnovne in dodatne) za vsako leto v obdobju 2007–2011.

([36]) To pravilo za dodeljevanje se uporablja za indeksirana pogodbena nadomestila. Prilagoditve iz naslova realnih prihodkov so porazdeljena glede na letno razliko za vsako od obeh storitev, dodatki iz naslova posebnega blaga pa spadajo v osnovne storitve. Prilagoditve za „gorivo“ in odbitki za neopravljene storitve neposredno vplivajo na zadevno storitev.

([37]) Navedena Uredba (EGS) št.º3577/92.

(53) Komisija zaključuje, da torej ni mogla izključiti, da nadomestila, ki sta jih na podlagi pogodbe o PPJS prejeli SNCM in CMN, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Komisija je v svojem sklepu o začetku postopka menila, da bi se lahko pod pogojem, da bi bilo mogoče zaključiti, da so bile obveznosti javne službe pravilno opredeljene, uporabila posebna pravila o uporabi člena 106(2) PDEU. Natančneje, Komisija je določila Okvir Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve za leto 2011 ([38]) (v nadaljnjem besedilu: Okvir SSGP) kot ustrezno pravno podlago, brez poseganja v morebitno podlago za združljivost, na katero bi se sklicevala Francija.

4. **PRIPOMBE FRANCIJE**

(54) Francoski organi so najprej pojasnili, da se za povezave zunaj PPJS izvaja stroškovno računovodstvo, ločeno od povezav, vključenih v prenos pooblastil.

(55) V nadaljevanju poudarjajo, da protokol privatizacije vključuje enotno razvezno klavzulo. Ta klavzula bi se lahko uveljavljala zlasti v primeru odločitve ozemeljske skupnosti Korzike, da začne posvetovanje o dodelitvi pogodbe o prenosu pooblastil javne službe, ki bi veljala od 1. januarja 2007, ob predpostavki, da ta prenos pooblastil javne službe ne bi bil v znatni meri skladen s smernicami, ki jih je določila ozemeljska skupščina Korzike ([39]). Francoski organi poudarjajo, da bi se ta klavzula lahko uveljavljala tudi v primeru podelitve prenosa pooblastil tretji strani ali SNCM v bistveno slabših gospodarskih pogojih.

(56) Francoski organi polega tega trdijo, da SNCM od 2. oktobra 2009 nima več neposrednega deleža v CMN, tako da ni več nobene kapitalske povezave med pooblaščenima soizvajalcema.

(57) Poleg tega so navedli, da spremembe meril v ponudbi skupine SNCM-CMN med februarjem 2007 in 28. marcem 2007 izhajajo iz upoštevanja sprememb, ki se nanašajo na predvideno raven prometa in raven stroškov izvajanja. Ocena tržne vrednosti naj bi bila predmet presoje neodvisnega podjetja za mednarodno posredovanje, ki naj bi izvedel revizijo svoje ocene v obdobju med ponudbama SNCM.

([38]) UL C 8, 11.1.2012, str. 15–22.

([39]) Francija se sklicuje na smernice o delovanju pomorskih linij med Marseillem in Korziko od 1. januarja 2007, ki jih je ozemeljska skupščina Korzike določila 24. marca 2006, glej uvodno izjavo 22 zgoraj.

4.1. *OPREDELITEV POMOČI*

(58) Francija je predložila naslednje pripombe v zvezi s predhodno oceno skladnosti z merili iz sodbe v zadevi *Altmark*, ki jo je izvedla Komisija v sklepu o začetku postopka.

(59) V zvezi z morebitnim obstojem elementov državne pomoči v pogodbi o PPJS se francoski organi najprej sklicujejo na sodbo državnega sveta z dne 13. julija 2012 ([40]), v skladu s katero klavzula, ki dovoljuje ukrepe za ponovno vzpostavitev začetnega finančnega ravnovesja, sama po sebi ni pomoč v smislu člena 107 PDEU.

4.1.1. OBSEG OPRAVLJANJA JAVNE SLUŽBE IN PRVO MERILO IZ SODBE V ZADEVI *ALTMARK*

(60) Francoski organi so nasprotovali razlikovanju med „osnovnimi storitvami“ in „dodatnimi storitvami“, ki ga je predstavila Komisija. Nasprotno menijo, da pogodba o PPJS določa dve programski sezoni glede na obseg različnih ponudb, ki je posledica obdobij velikega povpraševanja. Celota naj bi ustrezala stalnim storitvam, povečanim za minimalno dodatno zmogljivost ob upoštevanju razvoja prometa.

(61) V zvezi z upoštevanjem prvega pogoja, ki ga je določilo Sodišče v sodbi v zadevi *Altmark*, francoski organi opozarjajo na široko diskrecijsko pravico, s katero razpolagajo države članice pri določanju področja uporabe SSGP. Poudarjajo, da je nadzor Komisije omejen na presojo očitnih napak.

(62) Dodajajo, da so stalne storitve neločljivo povezane z dodatnimi storitvami. Francoski organi se sklicujejo na navedeno sodbo državnega sveta in ugotavljajo, da Uredba št. 3577/92 ne pomeni ovire za skupno oceno dejanskih potreb po javni službi, pri čemer ni treba dokazovati, ali so te potrebe stalno upravičene. Francoski organi pri tem poudarjajo, da področje javne službe ne sme biti omejeno na nedobičkonosne dejavnosti z namenom zagotavljanja finančne izravnave. V podporo svojemu stališču pojasnjujejo, da pogodbeni pogoji pogodbe o PPJS ne določajo, da bi morale stalne in dodatne storitve izvajati različne ladje.

([40]) Državni svet, 13. julij 2012, Compagnie méridionale de navigation, Société nationale Corse Méditerranée, št. 355616.

(63) V zvezi z zmogljivostjo izvajalcev na trgu, ki opravljajo javno službo pomorskih prevozov, francoski organi menijo, da razvoj prometa na liniji Marseille–Korzika v primerjavi z razvojem prometa na liniji Toulon–Korzika sam po sebi ne pomeni očitne napake pri določanju področja uporabe SSGP. Opozarjajo, da je Svet za konkurenco v odločbi z dne 11. decembra 2006 ([41]) sklenil, da ponudbe različnih prevozov na Korziko niso zamenljive. Francoski organi torej menijo, da pomorske linije iz Marseilla predstavljajo upoštevni trg.

(64) Francoski organi poleg tega menijo, da je zmanjšanje prometa iz Marseilla v letih 2004 in 2005 posledica več kot enomesečne prekinitve storitev zaradi stavke zaposlenih v SNCM. Nasprotno pa naj bi bilo povečanje prometa iz Toulona delno posledica „povezanosti“ z linijami iz Italije.

(65) Nazadnje trdijo, da ozemeljska skupnost Korzike v nobenem primeru ni prekomerno povečala ponudbe. Raven zmogljivosti naj bi ustrezala zlasti zahtevi po neprekinjenem izvajanju javne službe, splošneje pa tudi določbam pogodbe o PPJS, ki določajo tarifne obveznosti in kakovost storitev.

4.1.2. DRUGA MERILA IZ SODBE *ALTMARK*

(66) V zvezi z upoštevanjem drugega in tretjega merila iz navedene sodbe v zadevi *Altmark* francoski organi najprej poudarjajo, da člen 7(1) pogodbe o PPJS, ki določa, da se pogodbenice sestanejo in določijo ukrepe za ponovno vzpostavitev začetnega finančnega ravnovesja, ne more vnaprej določati načina tovrstne prilagoditve. Ta možnost naj bi bila nujni pogoj za prilagajanje storitev okoliščinam. Francoski organi poleg tega poudarjajo, da so lahko spremembe pogodbe o PPJS usmerjene k zvišanju ali k znižanju izplačanega denarnega nadomestila, vendar se prednostno nanašajo na obveznosti pooblaščenih izvajalcev ali na cene, ki jih plačajo uporabniki. Po mnenju francoskih organov bi bilo treba v primeru, da bi bilo odločeno zvišanje nadomestila, ki ga izplača ozemeljska skupnost Korzike, ta ukrep oceniti glede na merila iz navedene sodbe v zadevi *Altmark* in ne glede na člen 7(1) pogodbe o PPJS same.

(67) Kar zadeva skladnost s četrtim merilo iz navedene sodbe v zadevi *Altmark*, francoski organi menijo, da je stopnja konkurence, zagotovljena s postopkom oddaje javnega naročila, primerna. Trdijo torej, da je v tem postopku sodelovalo več ponudnikov in da je bilo vloženih več ponudb, da proti pogodbenim pogojem ni bil vložen noben zahtevek ali pritožba, da so bila v zvezi z vsemi ponudbami izvedena aktivna pogajanja, pri čemer je predsednik ozemeljske skupnosti Korzike izbiral med več ponudbami, da iz njihovih razlik v smislu kakovosti ne more izhajati trditev o pomanjkanju učinkovite konkurence ter da pravni spori v zvezi z zadevnim PPJS sami po sebi potrjujejo obstoj dejavne konkurence.

(68) Francoski organi poleg tega poudarjajo neodvisnost postopka privatizacije SNCM od postopka podelitve pooblastil javne službe ter popolno in izključno odgovornost ozemeljske skupnosti Korzike v zvezi s pomorskimi prevozi na Korziko.

(69) V odgovor na pomisleke Komisije, navedene v uvodni izjavi 51 zgoraj, francoski organi nazadnje trdijo, da lahko države članice ([42]) v opredelitvi pogodbe o javni službi na področju pomorskih prevozov zakonito določijo obveznosti, ki presegajo pogoje glede 1) zajetih pristanišč, 2) rednosti prevozov, 3) neprekinjenosti, 4) pogostosti, 5) zmogljivosti zagotavljanja storitev, 6) veljavnih tarif in 7) opreme plovila.

4.2. *ZDRUŽLJIVOST Z NOTRANJIM TRGOM*

(70) Podredno francoski organi menijo, da so v tem primeru upoštevani vsi pogoji iz Okvira SSGP, tj. opredelitev SSGP, opredelitev mandata, njegovo ne predolgo trajanje, skladnost z Direktivo 2006/111/ES o finančni preglednosti ([43]) in neobstoj čezmernega nadomestila.

5. PRIPOMBE TRETJIH STRANI

5.1. *PRIPOMBE DRUŽBE CORSICA FERRIES*

(71) Corsica Ferries najprej opozarja na gospodarski pomen pomorskega prometa na Korziko za udeležence na trgu in še posebej poudarja, da delovanje zadevnih ålinij

([41]) Odločba št. 06-MC-03 z dne 11. decembra 2006 o zahtevah po zaščitnih ukrepih v sektorju pomorskega prometa med Korziko in celino.

([42]) Francoski organi se sklicujejo na sporočilo COM(2003)595 final z dne 22. decembra 2003 o razlagi navedene Uredbe št. 3577/92.

([43]) Direktiva Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17–25).

običajno predstavlja del neto rezultata izvajalcev, ki je višji od njihovega prometa pri tej dejavnosti ([44]).

5.1.1. OPREDELITEV POGODBE O PPJS KOT DRŽAVNE POMOČI

(72) Corsica Ferries najprej pojasnjuje svoje mnenje glede opredelitve zadevnega ukrepa kot državne pomoči. Meni, da so merila iz člena 107(1) PDEU v obravnavanem primeru izpolnjena, in zlasti ocenjuje, da pomoč, ki jo izplača OTC, pomeni selektivno prednost za prejemnike, ki izkrivlja konkurenco med državami članicami. V zvezi s štirimi merili iz sodbe v zadevi *Altmark* ima naslednje pripombe.

5.1.1.1. ***Prvo merilo iz sodbe* Altmark**

(73) Glede neločljive povezanosti osnovnih in dodatnih storitev družba Corsica Ferries meni, da ta povezanost izhaja iz same pogodbe o PPJS in njenega izvajanja. Na splošno poudarja, da bi bile zahtevane obveznosti gospodarske javne službe v zvezi z osnovnimi storitvami strožje, če bi veljala merila, ki so podrobno opredeljena v nadaljnjem besedilu.

Primerjava tehničnih zahtev za osnovne in dodatne storitve na linijah Marseille-Ajaccio in Marseille–Bastia

	Osnovna storitev Blago in potniki	Dodatna storitev Potniki
Obdobje	vsak dan v času trajanja pogodbe o PPJS	božič/februar 22 tednov spomladi 11 tednov poleti
Delovni čas	odhod med 18.00 in 20.00 uro Prihod med 6.00 in 8.00 uro	svobodna odločitev koncesionarjev
Pogostost	365 dni na leto	svobodna odločitev koncesionarjev
Zmogljivosti vozil	nespremenljiva v času pogodbe o PPJS in določena glede na linijo	spremenljiva glede na obdobje in svobodna glede na linijo
Kabine	nespremenljiva v času pogodbe o PPJS in določena glede na linijo	spremenljiva glede na obdobje in neodvisna glede na linijo
Sprejem in gostinska postrežba	samo eno gostinsko prodajno mesto	najmanj dve vrsti gostinske postrežbe
Linija	direktna	mogoči vmesni postanki

([44]) To pomeni, da bi bila neto marža pomorskega prometa na Korziko višja od povprečne neto marže zadevnih družb.

(74) Natančneje, Corsica Ferries se ne strinja, da bi lahko dodatne storitve šteli kot storitve, ki so tehnično nujno potrebne za osnovne storitve. Trdi torej, da ladij, ki opravljajo dodatno storitev (trajekti), ne bi bilo mogoče uporabljati za izvajanje osnovnih storitev (prevoz tovora in potnikov), da bi pri zagotavljanju teh storitev sodelovalo drugo osebje in da je v skladu s pogodbenimi pogoji dovoljeno izvajanje dodatnih storitev samo družbi SNCM. Poleg tega opozarja, da je v skladu s pogodbenimi pogoji, predvidenimi za obdobje po letu 2013, pooblaščen izvajalec zadolžen le za opravljanje osnovnih storitev.

(75) Glede pomanjkanja zasebne pobude družba Corsica Ferries navaja, da francoski organi niso ugotovili, ali bi ponudba storitev, ki bi obstajala v primeru svobodne konkurence, izpolnila opredeljene potrebe za opravljanje javnih storitev.

(76) Prvič, meni, da dejanskim potrebam po javni službi ustrezajo samo osnovne storitve, in sicer zaradi zahtev, povezanih z njimi. Nasprotno so dodatne storitve od njih ločene, ker vključujejo samo prevoz potnikov v nekaterih obdobjih leta, in sicer samo iz treh od šestih korziških pristanišč. Pri družbi Corsica Ferries bi bila ta ocena potrjena s 40-odstotnim zvišanjem zgornje meje tarif v poletnem obdobju in dejstvom, da bi bili potniki na ladjah z dodatnimi storitvami zlasti turisti, ki jim ni pomembno, ali prispejo na Korziko iz pristanišča v Marseillu ali iz pristanišča v Toulonu. Nasprotno pa bi bili potniki na ladjah z osnovnimi storitvami večinoma prebivalci Korzike ali juga Francije, ki jim je bolj pomembno, da je odhodno pristanišče čim bližje njihovemu bivališču.

(77) Po podatkih družbe Corsica Ferries je za razvoj prometa med letoma 2002 in 2005 značilno šibko povečanje prometa pri osnovnih storitvah ([45]), občutno zmanjšanje prometa pri dodatnih storitvah ([46]) in povečanje prometa med Toulonom in Korziko ([47]), kar dokazuje neposredno konkurenco med ponudbo dodatnih storitev in ponudbo družbe Corsica Ferries pri linijah iz Toulona. Ta konkurenca potrjuje tržnost in konkurenčnost dodatnih storitev, ki posledično ne ustrezajo resnični potrebo po javni službi.

(78) Drugič, družba Corsica Ferries meni, da dodatne storitve, ki jih določa pogodba o PPJS, ne bi bile sorazmerne s sodbo v zadevi *Analir* ([48]), ker bi bile očitno prevelike glede na promet na pomorskih linijah, ki povezujejo Marseille in Korziko.

([45]) Zmanjšanje števila potnikov za 208 213.
([46]) Povečanje števila potnikov za 324 466.
([47]) Povečanje števila potnikov za 44 242.
([48]) Sodba z dne 20. februarja 2001 v zadevi C-205/99, *Analir in drugi proti Španiji*, Recueil, str. I-1295.

(79) Nazadnje družba Corsica Ferries trdi, da pri odločitvi z zasedanja skupščine Korzike z dne 24. marca 2006 dodatnih storitev ni bilo mogoče obravnavati kot odgovor na pomanjkanje zasebnih pobud. Prav tako poudarja, da se je njen promet na linijah iz Toulona med letoma 2000 in 2007 povečal za 445 %, zato svojo ponudbo namerno omejuje zaradi obstoja subvencioniranih dodatnih storitev. Poudarja, da zmogljivosti, ki so na voljo med poletnim obdobjem in obdobjem od pomladi do jeseni, skupaj z osnovnimi storitvami pooblaščenega izvajalca ne bi zadostile povpraševanju. Tako navaja, da obremenitev ladij pooblaščenega izvajalca, ki so namenjene dodatnim storitvam na podlagi PPJS za obdobje 2007–2013, prvotno ne bi presegla 30 % ([49]). Družba Corsica Ferries na podlagi tega sklepa, da pomanjkanja zasebnih pobud po sprejetju pogodbenih pogojev o PPJS za obdobje 2007–2013 ni mogoče presojati na enak način kot v predhodnem obdobju.

(80) Poleg tega družba Corsica Ferries meni, da njene trditve delno veljajo tudi za tovorni promet. Poudarja, da razvoj tovornega prometa iz Toulona ni negativno vplival na prevožene količine v okviru PPJS, s čimer izpostavlja oblikovanje storitve, pri kateri bi se upoštevale zahteve glede neprekinjenosti in kakovosti storitve ter ki bi zadostila potrebam, ki niso izpolnjene.

(81) Družba Corsica Ferries glede na navedeno meni, da prvo merilo iz sodbe *Altmark* v obravnavani zadevi ni izpolnjeno.

5.1.1.2. ***Drugo merilo iz sodbe* Altmark**

(82) Kar zadeva višino nadomestila, družba Corsica Ferries meni, da jo je treba oceniti na podlagi veljavnih predpisov, da bi se preprečila vsaka možnost konkuriranja med pooblaščenima soizvajalcema.

(83) Družba Corsica Ferries tudi meni, da nadomestilo za opravljanje javnih storitev ne ustreza zahtevam glede natančnosti, objektivnosti in preglednosti. Ocenjuje, da sklicevanje na dvig, ki je „neobičajen, nepredvidljiv in neželen s strani prevoznikov“ in ki bi lahko upravičil razvoj najvišjih tarif, ne bi bilo dovolj natančno. Na splošno bi se finančno nadomestilo povečevalo hitreje, kot bi se zniževali dejanski prihodki in obratno.

([49]) Corsica Ferries se opira zlasti na statistične podatke iz odločitve z zasedanja skupščine Korzike z dne 26. novembra 2009.

(84) Dodaja tudi, da bi popravek predvidenih prihodkov navzgor med ponudbo iz decembra 2006 in ponudbo iz marca 2007 na podlagi klavzule o zaščiti prihodkov (člen 7 pogodbe o PPJS) povzročil plačilo dodatnega nadomestila poleg subvencije za poslovanje. Poleg tega meni, da podlaga, ki bi se uporabila kot referenca za določanje vrednosti ladij SNCM, ne bi bila niti objektivna niti pregledna, saj se je med različnimi ponudbami, ki jih je predstavila družba, močno spremenila.

(85) Družba Corsica Ferries poleg tega meni, da merila za izračun nadomestila, ki je povezano z uveljavljanjem zaščitne klavzule, niso bila opredeljena. To pomanjkanje opredelitve bi povzročilo dodatno financiranje, dodeljeno pooblaščenima soizvajalcema. Meni, da je bila delna izravnava razlike med predvidenimi prihodki in dejanskimi prihodki izračunana na podlagi predvidenega prometa, ki je bil previsoko ocenjen.

5.1.1.3. ***Tretje merilo iz sodbe* Altmark**

(86) Družba Corsica Ferries na eni strani meni, da bi bila donosnost kapitala v višini 15 % previsoka glede na standarde pomorskega prometa. Ta učinek je po njenem mnenju še večji zaradi višine tržne vrednosti, ki jo je SNCM pripisala svojim ladjam.

(87) Na drugi strani meni, da ni bil sprejet noben učinkovit nadzorni mehanizem, s katerim bi se preprečila čezmerna nadomestila.

5.1.1.4. ***Četrto merilo iz sodbe* Altmark**

(88) Družba Corsica Ferries trdi, da se s postopkom dodelitve PPJS ne bi zagotovila zadostna, dejanska in odprta konkurenca. Ocenjuje, da so na rezultat tega postopka vplivale gospodarske posledice, ki so nastale zaradi uveljavljanja razvezne klavzule v primeru nepodaljšanja PPJS. Meni tudi, da pogodbeni pogoji ne bi zagotovili učinkovite konkurence. Navaja klavzulo, ki preprečuje poslabšanje gospodarskih pogojev pooblaščenega izvajalca ([50]), določa obseg naloženih obveznosti gospodarske javne službe, odsotnost finančnih nadomestil v korist družb, ki konkurirajo pooblaščenima soizvajalcema,

([50]) Člen 3 pogodbe o PPJS, glej uvodno izjavo 35 zgoraj.

diskrecijsko pravico OTC v zvezi z odstopanji od posebnega pravilnika o javnih razpisih in od pogodbenih pogojev, obveznost uporabe ladij, ki so se začele uporabljati po 1. januarju 1987, prevelik obseg opravljanja javnih storitev ladijskih povezav, odsotnost ločevanja osnovnih storitev in dodatnih storitev ter razlago posebnega pravilnika o javnih razpisih glede predložitve ponudbe za neimenovane ladje.

(89) Poleg tega družba Corsica Ferries poudarja, da s postopkom PPJS ni bila zagotovljena izbira najcenejše ponudbe. Na podlagi ponudbe skupine SNCM in CMN bi bila izplačana subvencija, ki bi presegala 15 milijonov EUR na leto, kar bi bilo primerljivo s ponudbo družbe Corsica Ferries.

(90) Zato družba Corsica Ferries poudarja, da bi morala biti višina nadomestila določena na podlagi primerjave s povprečnim dobro vodenim podjetjem, ki razpolaga z ustreznimi viri. Ocenjuje, da temu referenčnemu okviru ustreza in da bi poleg tega lahko zagotavljala prevoz do pristanišč v Ajacciu, Proprianu in Porto-Vecchiu po ceni, ki bi bila več kot polovico nižja od cene, ki jo ponuja skupina SNCM-CMN.

5.1.2. UGOTOVITVE GLEDE MEHANIZMA SOCIALNE PODPORE

(91) Družba Corsica Ferries poudarja, da bi mehanizem socialne podpore predstavljal prednost, pri kateri bi se povračilo izplačalo samo za prevoze, ki so jih upravičeni potniki dejansko opravili, za razliko od PPJS, pri katerem se financira zmogljivost prevoza. Ta mehanizem socialne podpore bi omogočal financiranje obveznosti gospodarske javne službe po ceni, ki bi bila bistveno nižja od cene, ki jo predvideva sistem PPJS.

5.2. *PRIPOMBE SNCM IN CMN*

5.2.1. OBSEG OPRAVLJANJA JAVNIH STORITEV IN PRVO MERILO IZ SODBE V ZADEVI *ALTMARK*

(92) SNCM in CMN najprej menita, da pogodba o PPJS ne ločuje med osnovnimi storitvami in dodatnimi storitvami. Enako kot francoski organi menita, da pogodba o PPJS določa dve programski sezoni glede na število različnih ponudb, ki sta posledica obdobij velikega povpraševanja. SNCM trdi, da ne bi bilo sporno, če bi skupnost prevzela stalne stroške, ki jih morajo vse leto plačevati pooblaščeni izvajalci, da izpolnijo dejanske potrebe na podlagi prenosa pooblastil.

(93) V tem smislu SNCM opozarja, da imajo države članice široko diskrecijsko pravico na področju SSGP, ki je lahko predmet ponovne obravnave s strani Komisije samo v primeru očitne napake pri presoji. V zvezi s tem meni, da bi bilo, kar zadeva dokazno breme, od zadevne države članice pretirano zahtevati, da dokaže, da redne prevozne storitve, zagotovljene v razmerah svobodne konkurence, ne izpolnjujejo potreb, opredeljenih kot javne storitve.

(94) SNCM prav tako meni, da iz člena 4 Uredbe št. 3577/92 ne izhaja, da je merilo dejanskih potreb za opravljanje javnih storitev, povezano s pomanjkanjem zasebnih pobud, splošno pravilo, ki velja za obravnavano zadevo. Meni, da razlaga tega merila, ki jo je navedlo Sodišče v sodbi *Analir* ([51]), na splošno sposobnosti držav članic pri določanju obsega nalog javne službe ne pogojuje z izpolnjevanjem tega merila.

(95) SNCM in CMN v skladu s stališčem francoskih organov prav tako ocenjujeta, da je treba potrebo po opravljanju javnih storitev v zvezi s pomanjkanjem zasebne pobude presojati celovito za celotno obdobje izvajanja pogodbe, če Komisija te razlage ne bi sprejela. Ta celovita presoja bi tako omogočila, da se zmanjša breme opravljanja javnih storitev z nadomestilom v obliki prihodkov v visoki sezoni. Odločilna bi bila torej presoja, ali je zasebni izvajalec zmožen izpolniti zahteve glede rednosti, neprekinjenosti in pogostosti storitev vse leto. CMN prav tako ocenjuje, da so osnovne storitve neločljivo povezane z dodatnimi storitvami.

(96) V tem smislu SNCM trdi, da pogodbeni pogoji PPJS ne zahtevajo, da se za stalne storitve uporabljajo druge ladje kot za dodatne storitve.

(97) Poleg tega ocenjuje, da primerjava prometa na linijah Marseille-Korzika in Toulon-Korzika ne zadošča za ugotovitev očitne napake pri presoji glede ocenjevanja zmogljivosti zasebne ponudbe, ki bi zadostila potrebam, določenim z obveznostmi javnih služb. Poleg tega naj bi bilo po mnenju francoskih organov zmanjšanje skupnega prometa, ki sta ga v letih 2004–2005 ustvarila pooblaščena soizvajalca, povezano s prekinitvijo storitev SNCM zaradi stavk. Nasprotno pa naj bi bilo povečanje prometa iz Toulona povezano z učinkom medsebojne povezanosti, pri čemer imajo pomembno vlogo linije iz Italije.

([51]) Zgoraj navedena zadeva C-205/99.

(98) Glede možnega pojava prekomernega obsega ponudbe storitev iz pogodbe o PPJS SNCM meni, da referenčno obdobje ne bi smelo vključevati let 2004 in 2005 zaradi zgoraj navedenih stavk. Za zadostitev potrebam po prometu v visoki sezoni bi bila torej potrebna uporaba trajektov. CMN prav tako poudarja, da bi bilo oblikovanje ponudbe odvisno od gospodarskega okolja, motenj v storitvah ali celo usmerjenosti prometa v visoki sezoni, zaradi česar morda ladje ob izplutju ne bi bile vedno popolnoma obremenjene.

(99) Poleg tega SNCM in CMN ugotavljata, da za storitve, ki jih ponuja družba Corsica Ferries pri linijah iz Toulona, ne veljajo enake obveznosti kot za storitve pooblaščenih soizvajalcev v skladu s pogodbo o PPJS. Na področju tovornega prometa SNCM in CMN poudarjata obveznosti glede voznih redov, nosilnosti in tarif, ki jih morata upoštevati. Kar zadeva prevoz potnikov, SNCM meni, da omejitve voznih redov omejujejo število plovb, da bi manjše tarifne omejitve družbi Corsica Ferries zagotovile večjo gospodarsko svobodo in da bi zahteve po kakovosti storitve povzročile dvig cen pooblaščenih soizvajalcev. Poleg tega SNCM navaja posebne značilnosti destinacij v departmajih, ki so vključene v pogodbene pogoje, in obveznosti vsakodnevnih plovb, ki jih navaja družba Corsica Ferries.

(100) Podredno SNCM poudarja, da bi bile lahko subvencije, ki bi jih pridobili drugi udeleženci na trgu, in zlasti socialna podpora, dejavnik pri razvoju prometa. To torej ne bi dokazovalo manjše zmogljivosti pooblaščenih izvajalcev za izpolnjevanje obveznosti, ki veljajo zanju.

(101) Na koncu SNCM opozarja, da je svojo ponudbo določil leta 2007. Tako bi bilo zmanjšanje zahtev OTC leta 2009 povezano predvsem z gospodarsko krizo in naložbami, ki jih je zagotovila družba Corsica Ferries.

5.2.2. DRUGO MERILO IZ SODBE *ALTMARK*

(102) V skladu s stališčem francoskih organov (glej uvodno izjavo 66 zgoraj) SNCM meni, da bi člen 7(1) pogodbe o PPJS zadoščal za določitev meril, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo. Poleg tega bi bilo mogoče ob izključitvi obstoja člena 7(1) nadzorovati samo akte, sprejete na podlagi te določbe.

(103) SNCM in CMN poleg tega menita, da sklepanje Francije iz zgoraj navedene uvodne izjave velja tudi za vprašanje prilagajanja nadomestila glede na dejanske prihodke, predvidene v pogodbi o PPJS. Uporaba te klavzule bi bila samodejna in ne bi omogočala nikakršne subjektivne razlage. „Samodejna“ zaščitna klavzula bi bila upravičena na podlagi nezmožnosti predvidevanja razvoja trgov in vpliva razvoja predpisov. Na koncu CMN poudarja, da se klavzula o zaščiti prihodkov uporablja za zmanjševanje in tudi za povečevanje prihodkov.

(104) SNCM meni, da razlika v višini predvidenih prihodkov med različnimi ponudbami pooblaščenih soizvajalcev ne vzbuja dvoma o preglednosti meril mehanizma finančnih nadomestil.

(105) Družba SNCM prav tako poudarja, da nobeno finančno nadomestilo ni bilo izplačano zunaj okvira, predvidenega s PPJS. Poudarja, da pogodba o PPJS v nekaterih primerih motenj v storitvah določa, da bi se odhodki pooblaščenega izvajalca za vzpostavitev nadomestnih sredstev ali za povračilo stroškov strankam odšteli od pogodbene kazni, ki jo OTC zaračuna pooblaščenim izvajalcem. Vendar če zahtevek, ki ga je družba SNCM poslala OTC v zvezi s tem, dejansko znaša 600 000 EUR, ta znesek ni bil plačan in pomeni le ocenjeni znesek nadomestil, ki jih je SNCM izplačal za stavko v letu 2010.

5.2.3. DRUGA MERILA IZ SODBE *ALTMARK*

(106) Glede višine nadomestila stroškov, ki so nastali zaradi obveznosti gospodarske javne službe, SNCM in CMN menita, da to ni bilo previsoko. Glede zahtev, ki veljajo na področju nadomestila za kapital, SNCM nasprotno poudarja, da bi bili stroški, nastali zaradi obveznosti gospodarske javne službe, nezadostno nadomeščeni, kar bi povzročilo negativni poslovni izid po obračunu stroškov kapitala.

(107) Glede postopka izbire izvajalca storitve SNCM opozarja, da je protokol privatizacije vključeval enotno razvezno klavzulo. Analizirati bi jo bilo treba na podlagi pogojev, ki jih predlagajo francoski organi in so navedeni v uvodni izjavi 55 zgoraj. Med drugim meni, da postopek privatizacije SNCM, ki ne bi mogel vključevati ozemeljske skupnosti Korzike, ne bi imel nikakršnega vpliva na postopek PPJS.

(108) SNCM in CMN med drugim menita, da zahteve pogodbenih pogojev ne zahtevajo ponovne razprave o konkurenčnosti postopka za dodelitev prenosa pooblastil. Menita, da nadzor izpolnjevanja četrtega merila iz

sodbe *Altmark* ne zadeva ustreznosti obveznosti gospodarske javne službe, ki jih morajo upoštevati tretji izvajalci v okviru PPJS.

(109) Poleg tega SNCM in CMN poudarjata, da omejitve vsebine pogodb o opravljanju javnih storitev, ki jih določa Uredba št. 3577/92, ne pomenijo, da države članice ne smejo dodati drugih zahtev.

(110) Na podlagi vseh trditev francoskih organov, ki so navedene v uvodni izjavi 67 zgoraj, SNCM poleg tega meni, da postopek izbire pooblaščenega izvajalca ni diskriminacijski. SNCM meni, da to potrjuje dejstvo, da družba Corsica Ferries izpodbija nepristranskost upravnega sodišča v Bastii in ozemeljske skupnosti Korzike.

(111) Podredno SNCM in CMN menita, da bi morala biti ob predpostavki, da merila iz sodbe *Altmark* niso izpolnjena, izplačana nadomestila opredeljena kot pomoč, ki je združljiva z notranjim trgom v skladu z okvirom SSGP. V zvezi s tem menita, da je trajanje prenosa pooblastil razumno in da se pri povezavah zunaj PPJS izvaja stroškovno računovodstvo, ki je neodvisno od linij, vključenih v prenos pooblastil, pri čemer se upošteva Direktiva 2006/111/ES o finančni preglednosti.

6. **STALIŠČA FRANCIJE DO PRIPOMB ZAINTERESIRANIH STRANI**

6.1. *OBSEG OPRAVLJANJA JAVNIH STORITEV IN PRVO MERILO IZ SODBE* ALTMARK

(112) Kar zadeva pripombe družbe Corsica Ferries glede spoštovanja prvega merila iz zgoraj navedene sodbe *Altmark*, francoski organi najprej poudarjajo svoje mnenje glede neločljive povezanosti osnovnih in dodatnih storitev. Menijo, da zaposlitev začasnih uslužbencev za izvajanje dodatnih storitev ne dokazuje nasprotnega.

(113) Poleg tega izpodbijajo trditev družbe Corsica Ferries, da je edino merilo v zvezi z dodatnimi storitvami zmogljivost. Opozarjajo, da se upošteva tudi merilo kakovosti, ki ga določajo pogodbeni pogoji.

(114) Pogodbeni pogoji PPJS tudi ne določajo, da je treba za stalne storitve uporabiti druge ladje kot za dodatne storitve.

(115) Menijo tudi, da je neutemeljeno omejiti analizo morebitnega pomanjkanja zasebnih pobud le na obdobja, pomembna za dodatne storitve. Menijo, da zavračanje statusa javnih storitev dodatnim storitvam na podlagi trditve, da so namenjene predvsem prevozu turistov, ni utemeljeno, saj je namen dodatnih storitev zagotavljati ozemeljsko povezanost za ublažitev omejitev, ki so posledica otoške lege Korzike.

(116) Francoski organi se ne strinjajo z analizo družbe Corsica Ferries v zvezi s ponudbo, zajeto v pogodbi o PPJS v zvezi z dodatnimi storitvami. Menijo, da bi moralo biti referenčno obdobje za prevoz potnikov omejeno na obdobje po letu 2006, ker so bile v obdobju od leta 2002 do leta 2005 storitve motene zaradi stavk. Skupni prekomerni obseg ponudbe v obdobju 2012-2013 pripisujejo dejstvu, da je družba Corsica Ferries v promet vključila ladjo Smeralda.

(117) Francoski organi na koncu ugotavljajo, da je družba Corsica Ferries glavna upravičenka mehanizma socialne podpore, saj je njen znesek odvisen od števila prepeljanih potnikov. Poleg tega družba Corsica Ferries upošteva samo zmogljivosti prevoza, ne upošteva pa drugih meril, kot je kakovost storitve.

6.2. *DRUGA MERILA IZ SODBE* ALTMARK

(118) Pri pripombah družbe Corsica Ferries o upoštevanju drugega in tretjega merila iz zgoraj navedene sodbe *Altmark* francoski organi navajajo, da je sprememba PPJS z dopolnilno pogodbo z dne 28. decembra 2009 posledica razlike med predvidenim prometom, določenim na podlagi ambicioznih ciljev na področju gospodarskega razvoja, in dejanskim stanjem, ki je posledica upada gospodarske dejavnosti in povečanja ponudbe pomorskega prometa. Poudarjajo, da se nadzor mehanizma nadomestil, ki ga izvajajo finančna sodišča, ne nanaša na njegovo skladnost z veljavnim pravom na področju državne pomoči, ampak na rednost, učinkovitost in uspešnost obravnavanega upravljanja. Poleg tega francoski organi poudarjajo, da so se predstavljene pripombe nanašale tudi na sistem socialne podpore, do katerega je zlasti upravičena družba Corsica Ferries, pri čemer so se zneski, namenjeni zanjo, od leta 2002 do leta 2009 po navedbah francoskih organov povečali s 13,8 milijona EUR na 20,8 milijona EUR.

(119) Kar zadeva pripombe družbe Corsica Ferries o spoštovanju četrtega merila iz sodbe *Altmark*, francoski organi navajajo, da sodba Splošnega sodišča Evropske unije v zadevi T-565/08 z dne 11. septembra 2012 ni povezana z dodelitvijo PPJS. Ugovarjajo torej razlagi te sodbe, kot jo predstavlja družba Corsica Ferries, in v zvezi s tem

ocenjujejo, da je mogoče razvezno klavzulo uveljavljati samo v primeru, če bi Komisija sprejela sklep, s katerim bi bili zadevni ukrepi opredeljeni kot državna pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgom, ali če s SNCM ne bi bila sklenjena pogodba o prenosu pooblastil javne službe.

(120) Francoski organi na koncu menijo, da sklicevanje na izjavo predsednika ozemeljske skupščine pri presoji učinkovite konkurence ni v skladu z veljavnim pravom, saj ta organ nima pristojnosti, da bi sam sprejel pogodbene pogoje PPJS. Obenem organi ugotavljajo, da analiza ponudbe razkriva, da družba Corsica Ferries ni spoštovala pogojev iz navedenih pogodbenih pogojev, ni priskrbela dokazov o svojem dolžniškem kapitalu in ni zagotavljala ustreznosti predvidenega izkaza poslovnega izida.

7. **OCENA UKREPOV**

7.1. *IZVAJANJE POMOČI V SKLADU S ČLENOM 107(1) PDEU*

(121) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli oblika pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, če vpliva na trgovino med državami članicami.

(122) Za opredelitev nacionalnega ukrepa kot državne pomoči morajo biti izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji, in sicer: 1) prejemnik ali prejemniki so podjetja v smislu člena 107(1) PDEU, 2) zadevni ukrep je dodeljen iz državnih sredstev in ga je mogoče pripisati državi, 3) ukrep daje selektivno prednost prejemniku ali prejemnikom in 4) zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljal konkurenco ter lahko prizadene trgovino med državami članicami ([52]).

7.1.1. POJEM PODJETJA IN GOSPODARSKE DEJAVNOSTI

(123) Kot je bilo že poudarjeno v sklepu o začetku postopka (uvodna izjava 62), sta SNCM in CMN izvajalca, ki opravljata storitve pomorskega prometa in pri tem opravljata gospodarske dejavnosti.

7.1.2. DRŽAVNA SREDSTVA IN ODGOVORNOST

(124) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka (uvodne izjave od 63 do 65), je odločitev o sklenitvi pogodbe o PPJS sprejela skupščina Korzike; sredstva OTC, tj. javnega organa, so javna sredstva, ki izhajajo zlasti iz proračuna za ozemeljsko povezanost, ki ga zagotavlja država. Nadomestila, izplačana v okviru PPJS, so torej sestavni del prenosa državnih sredstev, ki ga je mogoče pripisati državi.

7.1.3. SELEKTIVNA PREDNOST ZA POOBLAŠČENE SOIZVAJALCE

(125) Pri presoji, ali državni ukrep pomeni pomoč podjetju, je treba ugotoviti, ali ima zadevno podjetje gospodarsko prednost, zaradi katere se izogne stroškom, ki bi običajno morali bremeniti lastna finančna sredstva podjetja, oziroma ali ima prednost, ki je v običajnih tržnih razmerah ne bi moglo pridobiti ([53]).

(126) V tem smislu Komisija meni, da v nasprotju s trditvijo CMN tržni deleži, ki jih pridobijo konkurenčni izvajalci, na noben način ne pomenijo odsotnosti gospodarske prednosti, dodeljene pooblaščenima soizvajalcema. V tem primeru pooblaščena izvajalca brez javnega posredovanja ne bi pridobila nadomestila za svoje stroške poslovanja, kot je predvideno v pogodbi o PPJS.

(127) Francija se pri odločitvi o pomanjkanju elementov državne pomoči v pogodbi o PPJS kot celoti sklicuje zlasti na zgoraj navedeno sodbo državnega sveta z dne 13. julija 2012. Komisija kljub temu trdi, da je nacionalno sodišče v svoji sodbi razsodilo, da se zaščitna klavzula iz člena 7(1) pogodbe o PPJS ([54]) ne more šteti za državno pomoč, kadar je obravnavana ločeno ([55]). Ker Komisija zaščitne klavzule ne obravnava ločeno, ampak upošteva celotno pogodbo o PPJS, meni, da obrazložitev te sodbe o zgoraj navedeni klavzuli ni upoštevna pri določitvi, ali pogodba o PPJS kot celota vključuje elemente državne pomoči. V okviru pregleda opredelitve obveznosti javne službe iz pogodbe o PPJS bo obravnavala vsebino trditev iz te sodbe (glej oddelek 7.1.3.1 spodaj).

(128) Pri navedbah Francije, da ta nadomestila ne bi povzročila selektivne prednosti njenim prejemnikom na podlagi sodne prakse iz zgoraj navedene sodbe *Altmark*, mora Komisija proučiti, ali so pri nadomestilih, dodeljenih na podlagi pogodbe o PPJS, upoštevana vsa merila iz sodbe *Altmark*, kot trdijo francoski organi in pooblaščena soizvajalca.

([52]) Glej na primer sodbo Sodišča z dne 10. januarja 2006 v zadevi *Ministero dell'Economia e delle Finanze proti Cassa di Risparmio di Firenze* (C-222/04, ZOdl., str. I-289, točka 129).

([53]) Glej zlasti sodbo Sodišča z dne 14. februarja 1990 v zadevi *Francija proti Komisiji*, C-301/87, Recueil, str. I-307, točka 41.

([54]) Glej uvodno izjavo 38 zgoraj.

([55]) Glej opombo 24 zgoraj.

(129) V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Sodišče v tej sodbi ([56]) razsodilo, da se nadomestila, dodeljena za izpolnjevanje obveznosti gospodarske javne službe, ne štejejo za pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, če so kumulativno izpolnjena štiri merila:

— podjetje, ki prejema nadomestilo, mora dejansko izpolnjevati obveznosti javne službe, te pa morajo biti jasno opredeljene (merilo 1),

— merila, na podlagi katerih se izračuna nadomestilo, morajo biti določena vnaprej ter objektivno in pregledno (merilo 2);

— nadomestilo ne sme presega zneska, ki je potreben za kritje vseh stroškov ali dela stroškov, ki nastanejo pri izpolnjevanju obveznosti javne službe, ob upoštevanju realiziranih prejemkov in razumnega dobička zaradi izpolnjevanja teh obveznosti (merilo 3);

— če podjetje, ki naj bi izpolnjevalo obveznosti javne službe, v zadevnem primeru ni izbrano v skladu s postopkom oddaje javnega naročila, je treba stopnjo potrebnega nadomestila določiti na podlagi analize stroškov, ki bi nastali v običajnem podjetju, ki je dobro vodeno in ima zagotovljena ustrezna prevozna sredstva, zato da lahko zadosti zahtevam javne službe, pri izpolnjevanju teh obveznosti, pri čemer je treba upoštevati realizirane prihodke in razumni dobiček pri izpolnjevanju teh obveznosti (merilo 4).

(130) V svojem sporočilu o uporabi pravil o državni pomoči za nadomestila, dodeljena za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena ([57]) (v nadaljnjem besedilu: sporočilo SSGP), je Komisija navedla usmeritve za razjasnitev zahtev glede nadomestila za storitve splošnega gospodarskega pomena. To sporočilo obravnava različne zahteve, določene v sodni praksi v zadevi *Altmark*, in sicer pojem storitev splošnega gospodarskega pomena v smislu člena 106 PDEU, potrebo po aktu o pooblastitvi, obveznost določitve parametrov za nadomestila, načela glede izogibanja čezmernim nadomestilom in načela glede izbire izvajalca.

(131) V tem primeru Komisija meni, da je primerno izvesti analizo prvega in četrtega merila iz sodbe *Altmark*.

7.1.3.1. ***Opredelitev storitve splošnega gospodarskega pomena (merilo 1)***

Okvir analize

(132) Opozoriti je treba, da je pristojnost Komisije v zvezi z opredelitvijo SSGP omejena na preverjanje, ali je zadevna država članica naredila očitno napako pri presoji, ker je storitev uvrstila med storitve splošnega gospodarskega pomena ([58]).

(133) Če so poleg tega na ravni Unije sprejeta posebna pravila, jih morajo države članice upoštevati pri izvajanju diskrecijske pravice, kar pa ne vpliva na dolžnost Komisije, da oceni, ali je bila storitev splošnega gospodarskega pomena pravilno uvrščena za namene nadzora državne pomoči ([59]). V sklepu o začetku postopka je Komisija v zvezi s tem ocenila, da je treba pri obsegu opravljanja javnih storitev upoštevati Uredbo št. 3577/92, kot se razlaga v skladu s sodno prakso Sodišča, da je sprejemljiv glede na nadzor državne pomoči ([60]). Posledično je Komisija navedla, da bi analizirala, ali je področje javnih storitev, kot je opredeljeno v pogodbi o PPJS, potrebno in sorazmerno z dejanskimi potrebami javnih storitev, kar dokazuje neustreznost rednih prevoznih storitev v primeru svobodne konkurence.

(134) Tako zadevnih nadomestil v obravnavani zadevi v primeru neskladnosti z bistvenimi merili Uredbe št. 3577/92, kot se razlagajo v skladu s sodno prakso, ni mogoče razglasiti za združljive na podlagi člena 106(2) PDEU. Skladnost z Uredbo št. 3577/92 je torej nujen pogoj za veljavnost okvira SSGP v obravnavanem primeru ([61]).

(135) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da pogodba o PPJS jasno pomeni „pogodbo o izvajanju gospodarske javne službe“ v smislu Uredbe št. 3577/92 ([62]). V tem smislu ocenjuje, da so pogoji iz zgoraj navedene sodbe *Analir* posebej pomembni za analizo take pogodbe o javni službi. Nadomestilo za posebne obveznosti v okviru pogodbe o javni službi s subvencioniranjem ponudbe

([56]) Navedena zgoraj, glej opombo 22.
([57]) Sporočilo Komisije o uporabi pravil Evropske unije o državni pomoči za nadomestilo, dodeljeno za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, ki ga je Komisija sprejela 20. decembra 2011 in je bilo objavljeno v UL C 8, 11.1.2012, str. 4.
([58]) Glej zgoraj navedeno sporočilo SSGP, odstavek 46.
([59]) Glej zgoraj navedeno sporočilo SSGP, odstavek 46.
([60]) Zlasti zgoraj navedena sodba *Analir*.
([61]) Glej Okvir SSGP, odstavka 8 in 13.
([62]) Glej člena 2 in 4 zgoraj navedene uredbe št. 3577/92.

storitev pomeni jasno oviro za prosti pretok storitev ([63]). To oviro je mogoče upravičiti samo z omejevalnimi pogoji, ki dokazujejo potrebnost in sorazmernost opredelitve vseh storitev, izključenih iz svobodne konkurence v primerjavi z dejansko potrebo po prevozu, ki v primeru svobodne konkurence ni izpolnjena.

(136) Komisija torej po analogiji z zgoraj navedeno sodbo *Analir* meni, da bi moralo biti področje javnih storitev, kot ga določa pogodba o javni službi, potrebno in sorazmerno z dejanskimi potrebami po javnih storitvah, kar dokazuje neustreznost rednih prevoznih storitev v običajnih tržnih razmerah.

Analiza, ločena od osnovnih in dodatnih storitev

(137) Francoski organi najprej trdijo, da se osnovne in dodatne storitve, kot so opredeljene v sklepu o začetku postopka in navedene zgoraj, ne štejejo za ločene storitve. Pri tem pa Komisija kljub temu meni, da je razlikovanje med prevoznimi storitvami, ki se izvajajo celo leto v okviru osnovnih storitev, in dodatnimi zmogljivostmi, ki so na voljo v obdobju velikega povpraševanja, jasno izraženo v pogodbenih pogojih pogodbe o PPJS ([64]).

(138) Francoski organi tudi trdijo, da se mora obseg opravljanja javnih storitev presojati celovito pri obeh storitvah. Pri tem se sklicujejo na zgoraj navedeno sodbo državnega sveta z dne 13. julija 2012, v kateri je nacionalno sodišče presodilo, da zgoraj navedena Uredba št. 3577/92 ne pomeni ovire za celovito oceno dejanskih potreb po javnih storitvah za vsako linijo, pri čemer ni treba dokazovati, ali so te potrebe stalno upravičene. Državni svet je na podlagi tega sklenil, da Uredba št. 3577/92 ne določa, da bi morale dodatne storitve ustrezati dejanskim potrebam po javnih storitvah, ki so drugačne od potreb, pokritih z osnovnimi storitvami.

(139) V zvezi s tem Komisija v skladu s svojo prakso odločanja ([65]) meni, da se je praksi pobiranja smetane ([66]), ki škoduje gospodarski uspešnosti opravljanja storitev, njeni kakovosti in ekonomski učinkovitosti, mogoče izogniti tako, da se v okoliščinah, v katerih je povpraševanje po prevozu močno odvisno od sezone, v obseg opravljanja javnih storitev vključi storitve, ki so obenem na voljo v obdobjih velikega povpraševanja in zunaj sezone. Komisija v teh okoliščinah meni, da bi bilo mogoče dodatne storitve upravičiti z dejanskimi potrebami po javnih storitvah, ki so izpolnjene z osnovnimi storitvami, le, kadar je ugotovljeno, da je njihovo izvajanje, kot trdijo francoski organi, nujno potrebno za osnovne storitve na podlagi tehničnih in gospodarskih ugotovitev.

(140) Toda v nasprotju s trditvami Francije, SNCM in CMN izvajanje dodatnih storitev v obravnavanem primeru ni nujno potrebno za izvajanje osnovnih storitev.

(141) Komisija opozarja, da je razširitev obsega opravljanja javnih storitev v nekaterih primerih mogoče upravičiti z dobro uveljavljenim medsebojnim tehničnim dopolnjevanjem ali z upoštevanjem ugotovitev glede gospodarske učinkovitosti (sinergij). V tem primeru med osnovnimi storitvami in dodatnimi storitvami ni zagotovljeno nobeno tehnično dopolnjevanje. Komisija dejansko ugotavlja, da so obveznosti, ki veljajo zanje, ločene, in se nanašajo zlasti na vozne rede in pogostost prevozov. Medtem ko sta pri opredelitvi osnovnih storitev strogo določena vozni red z najmanjšim številom odhodov in čas prihoda ([67]), pri opredelitvi dodatnih storitev ni določen noben vozni red, ki bi ga bilo treba upoštevati. V pogodbenih pogojih pogodbe o PPJS v zvezi s pogostostjo za dodatne storitve ni določena nobena obveznost, ker je zmogljivost prevoza določena vsako leto glede na obdobja velikega povpraševanja. Poleg tega so bile storitve, ki so bile organizirane glede na podobno razlikovanje ([68]), v obdobju 2002-2006 opravljene z ločenimi ladjami in posadkami.

(142) V zvezi s tem je pomembno poudariti, da iz trditve francoskih organov, da pogodbeni pogoji ne določajo uporabe različnih vrst ladij, ne izhaja drugačna ugotovitev, če je na podlagi izkušenj pri predhodnem PPJS

([63]) Glej zlasti sodbe z dne 25. julija 1991 v zadevi *Säger*, C-76/90, Recueil, str. I-4221, točka 12; z dne 9. avgusta 1994 v zadevi *Vander Elst*, C-43/93, Recueil, str. I-3803, točka 14; z dne 28. marca 1996 v zadevi *Guiot*, C-272/94, Recueil, str. I-1905, točka 10; z dne 18. junija 1998 v zadevi *Corsica Ferries France*, C-266/96, Recueil, str. I-3949, točka 56, in z dne 23. novembra 1999 v združenih zadevah *Arblade in drugi*, C-369/96 in C-376/96, Recueil, str. I-8453, točka 33.

([64]) Vsebina posamezne storitve je navedena v uvodni izjavi 33 in v opombah 25 in 26 zgoraj. Vsebina dodatnih storitev je določena zlasti v točkah I(a)(2) (Marseille–Ajaccio), I(b)(2) (Marseille–Bastia) in I(d)(1.4) (Marseille – Propriano) pogodbenih pogojev pogodbe o PPJS.

([65]) Glej Odločbo z dne 30. oktobra 2001 o državnih pomočeh, ki jih je Francija izplačala družbi Société nationale maritime Corse-Méditerranée, UL L 50, 21.2.2002, str. 66, uvodna izjava 74.

([66]) Pobiranje smetane zajema položaj, v katerem konkurenčna podjetja za pomorski promet delujejo samo v obdobju velikega povpraševanja.

([67]) Pogodba o PPJS, priloga I. Ta čas prihoda je med 6:30 in 7:00 za liniji Marseille–Ajaccio in Marseille–Bastia ter med 6:30 in 7:30 za linijo Marseille–Propriano, ob upoštevanju omejitev pri prevozu potnikov in tovora.

([68]) V obdobju 2002-2006 je bila „dodatna“ storitev opredeljena glede na pogoje, po katerih sta pooblaščena soizvajalca uvajala dodatne potniške zmogljivosti v obdobjih velikega povpraševanja. Ta storitev se je izvajala s trajekti. Glej zgoraj navedeno poročilo regionalnega računskega sodišča Korzike.

za obdobje 2002-2006 ugotovljeno, da je zadevni vrsti storitev mogoče izvajati z različnimi ladjami ([69]).

(143) Poleg tega v zvezi s trditvijo francoskih organov, da je vključitev dodatnih storitev upravičena s finančno izravnavo z osnovnimi storitvami, zadošča ugotovitev, da je bilo pri analitičnem računovodstvu SNCM v zvezi s temi storitvami razkrit primanjkljaj ([70]). Te trditve torej ni mogoče sprejeti.

(144) Iz tega sledi, da glede na posebne okoliščine v tem primeru opravljanja dodatnih storitev ni mogoče obravnavati kot nujno potrebno za dobro opravljanje osnovnih storitev in da nobena trditev, ki jo v zvezi s tem navajajo francoski organi in pooblaščena izvajalca, ne more ovreči te ugotovitve. Komisija zato meni, da je treba opredelitev storitev splošnega gospodarskega pomena obravnavati ločeno za obe vrsti zadevnih storitev.

Analiza osnovnih storitev

(145) Komisija najprej ugotavlja, da v skladu s sodno prakso ([71]) in prakso svojega odločanja na tem področju ([72]) politika ozemeljske povezanosti, ki jo vodijo francoski organi, pomeni del legitimnega javnega interesa, in sicer da se zagotovijo zadostne prevozne storitve, ki ustrezajo potrebam gospodarskega in socialnega razvoja Korzike. Iz tega je razvidno, da opravljanje storitev za zagotavljanje minimalne ozemeljske povezanosti med Marseillem in petimi zadevnimi korziškimi pristanišči zadošča jasno določenim potrebam za opravljanje javnih storitev.

(146) Glede obstoja pomanjkanja zasebnih pobud v zvezi z osnovnimi storitvami drugi izvajalci na trgu sami priznavajo, da niso bili sposobni zagotoviti te storitve ([73]).

(147) Kar zadeva obdobje, v katerem je ugotovljeno to pomanjkanje, Komisija zlasti meni, da ugotovitev glede pomanjkanja zasebnih pobud za vsako zadevno linijo zunaj sezone glede na dobro opredeljeno potrebo po prevozu zadostuje za utemeljitev vključitve osnovnih storitev v okvir javnih storitev za celo leto in za vse linije. Očitne ugotovitve glede tehnične in gospodarske učinkovitosti upravičujejo stalnost osnovnih storitev, ne da bi bilo pri tem treba opredeliti, da je pomanjkanje prevoznih storitev značilno za celo leto. Prerazporejanje nekaterih ladij med letom bi v zvezi s tem pomenilo dodatno gospodarsko breme za pooblaščena izvajalca, pri čemer bi ju prikrajšalo za pomembne prihodke v obdobjih velikega povpraševanja.

(148) Komisija je v svojem razlagalnem sporočilu ([74]) o Uredbi št. 3577/92 ugotovila, da združevanje linij znotraj ene storitve samo po sebi ni v nasprotju z navedeno uredbo. Nasprotno pa v obravnavanem primeru združevanje petih linij omogoča združevanje obstoječih navtičnih sredstev, da se izboljša kakovost zadevne storitve ([75]) in da se znižajo stroški, kadar so zahtevane tehnične zahteve za linije do petih korziških pristanišč v okviru osnovnih storitev zlasti primerljive glede na vozne rede, čase potovanja in razdelitev zmogljivosti med tovor in potnike ([76]). Pogodba o PPJS ([77]) obenem določa uporabo nekaterih ladij na več ločenih povezavah z osnovnimi storitvami in uporabo več različnih ladij na isti povezavi ([78]).

(149) V skladu s členom 4 Uredbe št. 3577/92 pogodba o PPJS in njene priloge določajo natančne standarde neprekinjenosti, rednosti, zmogljivosti in zaračunavanja prevoznih tarif, ki jih morajo pooblaščeni izvajalci spoštovati, če želijo zagotavljati osnovne storitve (glej oddelek 2.5).

(150) Iz tega izhaja, da je vključevanje osnovnih storitev v obseg pogodbe o PPJS potrebno in sorazmerno glede na dejanske potrebe po javnih storitvah.

Analiza dodatnih storitev

(151) Komisija meni, da je v zvezi z dodatnimi storitvami vključitev te storitve v okvir javnih storitev v nasprotju z obveznostjo po potrebnosti in sorazmernosti opredelitve področja javnih storitev glede na dejanske potrebe po javnih storitvah (glej oddelek 8.1.1 spodaj).

([69]) Osnovne storitve so od leta 2002 opravljale tovorno-potniške ladje, dodatne storitve pa trajekti. Kot zlasti ugotavlja regionalno računsko sodišče Korzike (Poročilo o končnih pripombah v zvezi s korziškim uradom za promet, str. 80-82), je pogodba o PPJS „tako v besedilu kot v splošni organizaciji podobna predhodni pogodbi“ in da se „pojavne oblike obveznosti javnih služb sorazmerno počasi razvijajo“.

([70]) Glej uvodno izjavo 47 zgoraj in opombo 35.

([71]) Glej zgoraj navedeno sodbo *Analir,* točka 27.

([72]) Glej Odločbo z dne 30. oktobra 2001 o državnih pomočeh, ki jih je Francija izplačala družbi Société nationale maritime Corse-Méditerranée, UL L 50, 21.2.2002.

([73]) Glej uvodno izjavo 79 sklepa o začetku postopka.

([74]) COM(2003) 595 final – ni objavljeno v UL, oddelek 5.5.3.

([75]) Zlasti s čim večjim zmanjšanjem vpliva izpada dejavnosti nekaterih ladij.

([76]) Pogodba o PPJS, priloga I.

([77]) Priloga 2, načelna namembnost ladij na določeni liniji.

([78]) To je vplivalo zlasti na trajekt Pascal Paoli, predvsem na liniji Marseille-Bastia in občasno na liniji Marseille-Balagne. Prav tako je bilo treba osnovne storitve do Propriana opraviti s tremi ladjami družbe CMN, tj. Girolata, Kalliste in Scandola.

(152) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da so tri linije dodatnih storitev, in sicer Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia in Marseille-Propriano, ki jih je izvajala družba SNCM z dvema trajektoma, tj. Danielle Casanova in Napoléon Bonaparte, neločljivo povezane z zagotavljanjem storitev na teh treh linijah ([79]). Poleg tega Komisija ugotavlja, da je v tem primeru zaradi šibke obveznosti za zagotavljanje dodatnih storitev ([80]) združevanje obstoječih navtičnih sredstev še bolj pomembno za opravljanje storitev, saj spodbuja tehnično in gospodarsko dopolnjevanje za izvajanje storitev na zadevnih treh linijah. Komisija tako ugotavlja, da je treba veljavnost vključitve dodatnih storitev v obseg pogodbe o PPJS oceniti celovito.

(153) Med drugim je treba pri pregledu potrebnosti in sorazmernosti PPJS upoštevati obveznosti gospodarske javne službe za vse povezave med francosko celino in Korziko. Na drugi strani pa mora ta pregled glede na zadevne okoliščine in glede na trditve strank ([81]) vključevati tudi zasebno pobudo pri linijah iz Toulona, ki bi lahko nadomestila linije iz Marseilla, ki so predmet PPJS.

Zamenljivost storitev prevoza potnikov iz Marseilla in Toulona

(154) Komisija je v sklepu o začetku postopka navedla dokaze o zamenljivosti storitev iz Marseilla in Toulona. Razvoj prometa na povezavah med francosko celino in Korziko kaže na hiter razvoj ponudbe, ki je konkurenčna ponudbi obeh pooblaščenih soizvajalcev. Tako se je promet na pomorski povezavi med francosko celino in Korziko med letoma 2002 in 2009 za prevoz potnikov povečal za 31,6 % ([82]). V zvezi s tem razdelitev prometa med navedenima pristaniščema kaže zelo visok porast prometa iz Toulona (+ 150 % med letoma 2002 in 2009) in istočasen upad prometa iz Marseilla (– 1,7 %). Iz tega izhaja, da so porast skupnega prometa pokrili predvsem ponudniki storitev iz Toulona v škodo pooblaščenih soizvajalcev, ki opravljata storitve prevoza iz Marseilla.

(155) V nasprotju s trditvami francoskih organov, ki poleg tega niso količinsko utemeljene, se zdi, da ta razvoj ni posledica učinka „medsebojne povezanosti“ s položajem v Italiji. Očitno je, da se je obseg korziškega prometa ([83]), ki poteka na povezavah med francosko celino in Korziko, med letoma 2002 in 2009 stalno povečeval, in sicer s 60,9 % leta 2002 na 66,2 % leta 2009, pri tem pa je škodil povezavam med Korziko in Italijo ([84]).

(156) V zvezi s trditvijo francoskih organov, da naj bi svet za varstvo konkurence v odločbi iz leta 2006 odločil, da ni mogoče izključiti, da je trg prevoza potnikov iz Marseilla opredeljen kot upoštevni trg, Komisija ugotavlja, da je svet za varstvo konkurence v podporo svojim trditvam o prevladujočem položaju SNCM v okviru svojega odgovora na javni razpis OTC ([85]) zgolj izpostavil, da povezave iz Marseilla predstavljajo upoštevni trg ([86]). Kljub temu stališču svet za varstvo konkurence meni, da *„pri trgu prevoza potnikov, ki v obdobju velikega povpraševanja potujejo med celino in Korziko (celinska Francija in Italija), ni mogoče izključiti, da med pristanišči v Nici, Toulonu, Marseillu, Livornu, Savoni in Genovi obstaja določen konkurenčni pritisk“* ([87]).

(157) Dejansko je razvoj prometa med francosko celino in Korziko v korist povezav iz Toulona še toliko bolj izrazit pri dodatnih storitvah. Med letoma 2002 in 2005 se je dejanski promet v okviru dodatnih storitev zmanjšal za 208 213 potnikov na povezavi med Marseillem in Korziko, medtem ko se je v istem obdobju promet na povezavi med Toulonom in Korziko povečal za 324 466 potnikov. Zmanjšanje deleža prometa, zagotovljenega z dodatnimi storitvami v korist drugih izvajalcev na trgu, v okviru skupnega povečanja prometa od leta 2002 kaže na visoko stopnjo zamenljivosti med tema dvema storitvama.

(158) V bolj kvalitativnem smislu bi dejansko lahko majhna razdalja med Marseillem in Toulonom, ki znaša 50 km, privedla do zamenljivosti med storitvami s končnim ciljem v istem korziškem pristanišču. Poleg tega je čas vožnje od Marseilla do Toulona, ki traja približno 35 do 45 minut, precej krajši od časa vožnje po morju ([88]), zato

([79]) Glej Prilogo 2 k pogodbi o PPJS.
([80]) Te obveznosti se predvsem omejujejo na najmanjšo zmogljivost prevoza, ki jo je mogoče zagotoviti v vseh obdobjih velikega povpraševanja, glej uvodno izjavo 141 zgoraj.
([81]) Glej oddelek 5.1.1 zgoraj.
([82]) Poročilo o končnih pripombah regionalnega računskega sodišča Korzike, *Continuité territoriale*, 2010, str 65.
([83]) Komisija tu govori o pomorskem prometu potnikov, ki prihajajo iz katerega koli od korziških pristanišč ali so tja namenjeni.
([84]) Vir: Regionalni observatorij za promet na Korziki.
([85]) Glej oddelek 2.4.
([86]) Glej Odločbo št. 06-MC-03 z dne 11. decembra 2006, odstavek 97.
([87]) Glej Odločbo št. 06-MC-03 z dne 11. decembra 2006, odstavek 80.
([88]) Čas plovbe traja od 5 ur in 45 min iz Toulona do približno 10 ur iz Marseilla s tovorno-potniško ladjo (nočna plovba).

je malo verjetno, da bi pomenil oviro za konkurenco med storitvama pri njunih končnih uporabnikih. Poleg tega je pristanišče v Toulonu 50 km bližje Korziki, kar omogoča ladjam iz Toulona, da pot do Korzike opravijo v krajšem času v primerjavi z ladjami iz Marseilla, kar pomeni večjo zamenljivost storitev iz Marseilla s storitvami iz Toulona ([89]).

(159) Znatno stopnjo zamenljivosti storitev prevoza ([90]) iz pristanišč v Marseillu in Toulonu je mogoče od leta 2006 količinsko dokazati na podlagi prenosa prometa v Toulon med stavkami konec leta 2005, ki so resno škodovale storitvam prevoza iz Marseilla ([91]). Tako so tudi ob upoštevanju vpliva splošnega porasta prometa iz Toulona ([92]) ravni prenosa prometa iz Marseilla v Toulon ([93]) na linijah do Ajaccia septembra in oktobra 2005 znašale 89 % ([94]).

(160) Na podlagi vseh teh dejavnikov Komisija meni, da je bila ob dodelitvi pogodbe o PPJS v obravnavanih okoliščinah dodatna storitev z vidika povpraševanja potnikov večinoma zamenljiva s storitvami na povezavah Toulon-Bastia in Toulon-Ajaccio.

Pomanjkanje zasebnih pobud

(161) Komisija prav tako meni, da francoski organi niso predložili nobenega dokaza o pomanjkanju zasebnih pobud za te dodatne storitve. Čeprav nasprotujejo razlikovanju med osnovnimi in dodatnimi storitvami, poudarjajo le široko diskrecijsko pravico, ki je na voljo državam članicam pri določanju področja uporabe SSGP. Kljub temu pa vključitve dodatne storitve ne utemeljujejo s pomanjkanjem zasebne pobude v zvezi s potrebo po določeni storitvi. Francoski organi pravzaprav spodbujajo splošni značaj pogodbe o PPJS s pripravljenostjo, da področja javne službe ne omejijo na nerentabilne dejavnosti, z namenom zagotavljanja finančne izravnave (glej uvodni izjavi 61 in 62 zgoraj). Kljub temu je bilo predhodno ugotovljeno, da te utemeljitve ni mogoče upoštevati (glej uvodno izjavo 143 zgoraj).

(162) V tem okviru je Komisija primerjala dejanski prevoz potnikov v katero koli od pristanišč, ki zagotavljajo dodatne storitve, s ponudbo prevoza družbe Corsica Ferries iz Toulona in z osnovno storitvijo iz PPJS. Iz tega izhaja, da je za pristanišči Bastia in Ajaccio, ki predstavljata 90 % zmogljivosti, ki jih zahteva dodatna storitev, kombinacija zmogljivosti osnovne storitve v okviru PPJS iz Marseilla in storitve zasebne pobude, ki je obstajala med letoma 2004 in 2006 iz Toulona, zadostovala za pokritje dejanskih potreb, in sicer v spomladansko-jesenskem u in poletnem obdobju, za obe pristanišči in za vsako leto med letoma 2004 in 2006.

(163) Francija te ugotovitve ni izpodbijala v celoti. Francoski organi se sklicujejo le na izjemne okoliščine med letoma 2004 in 2005 ([95]), ki naj bi bil po njihovem mnenju pojasnjevale upad števila potnikov v okviru dodatne storitve. Komisija kljub temu meni, da je ta utemeljitev, ki zadeva leti 2004 in 2005, omejena predvsem na velik prenos prometa, ugotovljen v zvezi s storitvami iz Toulona ([96]). Poleg tega Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je bilo mogoče zadostnost prevoznih storitev ugotoviti tudi za leto 2006, torej tik pred začetkom veljavnosti pogodbe o PPJS ([97]), ko je konkurenčni položaj postal posebej pomemben.

(164) Komisija zato ugotavlja, da vključitev dodatne storitve v obseg PPJS ni bila niti potrebna niti sorazmerna za pokritje povpraševanja po prevozu, ugotovljenega na linijah Marseille-Bastia in Marseille-Ajaccio. Kar zadeva linijo Marseille-Propriano, Komisija kljub temu, da leta

([89]) Glej tudi zgoraj navedeno mnenje št. 12-A-05 z dne 17. februarja 2012, oddelek C2) in zlasti odstavek 131, v katerem je ugotovljena določena stopnja zamenljivosti storitev prevoza med korziškimi pristaniščami na eni strani ter Marseillem in Toulonom na drugi strani, vključno z obdobji majhnega prometa. Noben dokaz, pridobljen v okviru postopka, ne kaže na to, da bi se dejavniki, ki vplivajo na zamenljivost povpraševanja po prevozu iz Marseilla in prevozu iz Toulona, med letoma 2006 in 2012 znatno spremenili.

([90]) Gre za storitve prevoza potnikov v Bastio in Ajaccio, ki se izvajajo samo iz Toulona.

([91]) V Marseillu je septembra in oktobra 2005 prišlo do velikega spora v družbi SNCM v okviru njene privatizacije.

([92]) Komisija je upoštevala ta vpliv pri popravku prenosa realnega prometa letnih premikov, zabeleženih v mesecih pred stavko. Čeprav je verjetno, da preklici rezervacij vplivajo na podatke o prometu v mesecih takoj po večjem sporu, podatki za predhodne mesece na drugi strani bolj natančno odražajo dolgoročen razvoj zadevnih trgov.

([93]) Nasprotno je bil prenos prometa v Nico, čeprav ga ni mogoče zanemariti, veliko manjši. Vir: Regionalni observatorij za promet na Korziki.

([94]) Ob upoštevanju zgoraj opisanih splošnih prilagoditev se je obseg prometa iz Marseilla zmanjšal za 22 600 potnikov, medtem ko prilagojeni porast prometa iz Toulona znaša 20 056 potnikov. V Nici ni bil zabeležen nikakršen prilagojeni prenos.

([95]) Glej uvodno izjavo 159 zgoraj in opombo 93.

([96]) Vpliv motenj storitev iz Marseilla na dejansko zabeleženi promet je dejansko manjši zaradi hkratnega porasta števila potnikov na linijah iz Toulona, glej uvodno izjavo 159 zgoraj.

([97]) Poleg tega je za leto 2006 značilen močan porast števila potnikov, skupno prepeljanih na Korziko, in sicer 8,5 % po podatkih regionalnega observatorija za promet na Korziki.

2006 z nobeno drugo storitvijo ni bil zagotovljen redni prevoz do korziškega pristanišča, meni, da zaradi majhnega deleža prometa na tej liniji ([98]) ni mogoče šteti, da bi pomanjkanje zasebnih pobud le na tej liniji ovrglo ugotovitev v zvezi s celotno dodatno storitvijo.

(165) V zvezi s tem je treba poudariti, da so se pri storitvi, ki jo zagotavlja družba Corsica Ferries, upoštevale obveznosti javnih služb, ki veljajo za vse povezave med celinsko Francijo in Korziko, in da pri tej storitvi niso bile ugotovljene razlike v kakovosti v primerjavi z dodatno storitvijo. Kot je navedeno v uvodni izjavi 141 zgoraj, so bile količinske obveznosti v okviru dodatne storitve znatno manjše od obveznosti v okviru osnovne storitve.

(166) V zvezi s tem Komisija zlasti meni, da države članice ne morejo določiti posebnih obveznosti javne storitve za storitve, ki jih podjetja, ki poslujejo v običajnih tržnih razmerah, že opravljajo ali bi jih lahko opravljala zadovoljivo in pod pogoji (cena, objektivne kakovostne lastnosti, neprekinjenost in dostop do storitve), ki so skladni z javnim interesom, kakor ga opredeli država ([99]). V tem smislu Komisija meni, da dejavniki, navedeni zgoraj, dokazujejo, da je tudi nadomestilo za stroške, ki jih je imela družba SNCM pri izvajanju dodatne storitve, v nasprotju s prakso Komisije na tem področju. Dejansko bi lahko ob upoštevanju obveznosti javnih služb in mehanizma socialne podpore ([100]) na vseh linijah med francosko celino in Korziko za konkurente SNCM v zvezi s prevozom potnikov iz Toulona veljalo, da so svoje dejavnosti opravljali v običajnih tržnih razmerah.

(167) Komisija torej meni, da vključitev dodatnih storitev na področje javne službe ne ustreza dejanski potrebi po javni službi in da je zato ob upoštevanju posebnih veljavnih pravil Francija v tem primeru naredila očitno napako pri presoji, ko je dodatno storitev, predvideno s pogodbo o PPJS, obravnavala kot SSGP. Prvo merilo sodne prakse v zadevi *Altmark* torej ni izpolnjeno, kar zadeva nadomestila, dodeljena za dodatno storitev.

7.1.3.2. ***Izbira ponudnika storitev (merilo 4)***

(168) Na podlagi četrtega merila sodbe v zadevi *Altmark* mora biti nadomestilo dodeljeno na podlagi postopka oddaje javnega naročila, ki omogoča izbiro ponudnika, ki lahko te storitve opravlja z najnižjimi stroški za skupnost, ali na podlagi primerjave s povprečnim dobro vodenim podjetjem, ki razpolaga z ustreznimi viri ([101]).

Prvo pomožno merilo

(169) Prenos pooblastil za zagotavljanje pomorskih povezav med francosko celino in Korziko je bil dodeljen po koncu dogovorjenega postopka na podlagi objave obvestila o javnem razpisu za zbiranje ponudb v UL, v skladu z določbami člena L.1411-1 splošnega pravilnika o ozemeljskih skupnostih (CGCT) ([102]). Kljub temu postopek oddaje javnega naročila obstoj pomoči izključuje le, če omogoča, da je izbran ponudnik, ki lahko zadevne storitve opravlja „z najnižjimi stroški za skupnost“ ([103]). V sklepu o začetku postopka je Komisija izrazila dvome, da bi lahko postopek oddaje javnega naročila omogočil zadovoljivo, realno in odprto konkurenco.

(170) Postopek, ki se uporablja v tem primeru in je predviden v francoski zakonodaji za dodeljevanje pooblastil za opravljanje javne službe, je postopek s pogajanji po predhodni objavi na podlagi evropskega prava za javna naročila. Najprej je treba opozoriti, da se lahko s tem postopkom zagotovi učinkovita konkurenca le, če se obravnava vsak primer posebej ([104]). Z njim se lahko podeli široka diskrecijska pravica naročniku in omeji sodelovanje zainteresiranih izvajalcev.

(171) V obravnavanem primeru Komisija meni, da s pogoji javnega razpisa za zbiranje ponudb ni bila omogočena učinkovita konkurenca.

(172) Dejansko edina ponudba, ki je bila konkurenčna ponudbi pooblaščenih soizvajalcev, ni bila ovrednotena na podlagi svojih značilnosti (merila dodelitve), ampak na podlagi merila za izbor, v tem primeru sposobnosti ponudnika, da opravlja storitve od 1. julija 2007. Postopek torej uradu OTC ni omogočil, da bi primerjal več ponudb in izbral ekonomsko najustreznejšo ponudbo.

([98]) Z vidika zmogljivosti, upoštevane PPJS za obdobje 2007–2013 in tudi z vidika dejanskega povpraševanja je povezava Marseille-Propriano predstavljala približno 10 % dejavnosti dodatne storitve. Vir: Observatorij za promet na Korziki in poročilo o opravljanju storitev družbe SNCM iz leta 2010.

([99]) Glej odstavek 48 sporočila SSGP.

([100]) Glej uvodno izjavo 7 zgoraj in opombo 5.

([101]) Glej odstavek 62 sporočila SSGP.

([102]) Splošni pravilnik o ozemeljskih skupnostih.

([103]) Glej odstavka 65 in 66 sporočila SSGP.

([104]) Glej sporočilo SSGP, odstavek 67.

(173) Na podlagi tega Komisija v nasprotju s trditvami francoskih organov meni, da dejstvo, da sta bili vloženi dve ponudbi, ne zadostuje za zagotavljanje učinkovite konkurence, če konkurenčna ponudba ne predstavlja verodostojne alternativne možnosti. Dejansko je bilo v tem primeru v ponudbi družbe Corsica Ferries določeno, da bo storitve začela opravljati 12. novembra 2007, medtem ko so pogodbeni pogoji določali izvajanje storitev od 1. julija 2007 ([105]). Poleg tega v nasprotju s trditvami francoskih organov Komisija meni, da dejstva, da je bilo vloženih več tožb, ni mogoče šteti kot dokaz učinkovite konkurence v okviru postopka oddaje javnega naročila za pogodbo o PPJS.

(174) Sklop elementov, povezanih s položajem na trgu in pogoji postopka javnega razpisa za zbiranje ponudb, podpira to ugotovitev.

(175) Najprej je treba poudariti, da je imela skupina SNCM-CMN pomembno konkurenčno prednost, na katero je opozoril zlasti svet za varstvo konkurence ([106]), ker ima kot prvotni izvajalec že na voljo ladje, prilagojene določilom pogojev pogodbe o PPJS.

(176) Poleg tega bi lahko zelo kratek rok od podelitve pogodbe o PPJS (podeljena je bila 7. junija 2007) do datuma začetka izvajanja storitev (1. julij 2007) pomenil pomembno oviro za vstop drugih ponudnikov. Skupaj s tehničnimi zahtevami, povezanimi s posebnostmi zadevnih pristanišč ([107]), s pogojem glede starosti flote ([108]) in enotnimi zmogljivostmi, ki jih zahtevajo pogoji pogodbe o PPJS, bi lahko ta zelo kratek rok pomenil omejitev sodelovanja na javnem razpisu za zbiranje ponudb. Komisija meni, da tritedenski rok ne zadošča za prerazporeditev flote v zadevnih okoliščinah ali nakupa in/ali najema skupine ladij, ki izpolnjujejo pogodbene pogoje ([109]).

([105]) Poročilo komisije o prenosu pooblastil javne službe.

([106]) Glej odločbo št.°06-MC-03 z dne 11. decembra 2006 o zahtevah po zaščitnih ukrepih v sektorju pomorskega prometa med Korziko in celino, zlasti odstavek 6: „*Stanje v Marseillu torej kljub odsotnosti pravne izključnosti velja za dejansko izključnost v korist obeh pooblaščenih izvajalcev, ki poleg tega zaradi svojega položaja prvotnih izvajalcev na teh povezavah razpolagata z ladjami, ki so najbolj prilagojene zagotavljanju tovornega in potniškega prometa iz Marseilla*“.

([107]) Pristanišče v Bastii tako leta 2007 ni moglo sprejeti ladij, daljših od 180 m.

([108]) Zaradi pogoja, da storitev ne smejo zagotavljati ladje, starejše od 20 let, je bil omejen nabor ladij, ki bi jih lahko uporabili konkurenti prvotnih izvajalcev.

([109]) V zvezi s tem je treba poudariti, da je dodatno oviro za dostop predstavljala visoka cena ladij, tudi rabljenih, ki bi lahko izpolnjevale pogojev pogodbe o PPJS. Družba SNCM je tako tovorno-potniško ladjo Jean Nicoli leta 2009 kupila za 75 milijonov EUR.

(177) Končno je lahko tudi obstoj številnih prilagoditvenih klavzul ([110]), povezanih s svobodo, ki jo je imel OTC pri odločanju o odstopanjih od veljavnih pravil ([111]), prispeval k odvračanju od sodelovanja na javnem razpisu za zbiranje ponudb, ker je povzročil dvome o nekaterih ključnih tehničnih in ekonomskih merilih za pripravo ponudbe. Zato se Komisija strinja s trditvami francoskih organov, da določitev dodatnih pogojev, poleg pogojev iz člena 4(2) Uredbe št. 3577/92, ni v nasprotju z zadevno uredbo v okviru pogodbe o javni službi. Kljub temu so lahko lokalni organi v tem primeru zlasti ob upoštevanju dodatnih pogojev, ki bi lahko omejili sodelovanje na javnem razpisu za zbiranje ponudb, preverili, ali učinkovita konkurenca za dodelitev pogodbe o PPJS omogoča izpolnjevanje četrtega merila sodbe *Altmark* in bi v primeru neizpolnjevanja tega merila lahko sprejeli ustrezne pravne ukrepe.

(178) Na podlagi vseh teh dejavnikov Komisija meni, da pogoji postopka v tem primeru niso omogočili učinkovite konkurence za dodelitev PPJS in posledično izbire ponudbe, ki bi omogočila izvajanje storitve z najnižjimi stroški za skupnost ([112]).

Drugo pomožno merilo

(179) Francoski organi so torej morali dokazati, da je bilo nadomestilo določeno na podlagi primerjave s povprečnim dobro vodenim podjetjem, ki razpolaga z ustreznimi viri ([113]).

(180) Francija takih informacij ni zagotovila. Poleg tega, kakor je poudarjeno v oddelku 2.5 zgoraj, nadomestilo ni bilo določeno na podlagi vnaprej določenih stroškov ali na podlagi primerjave s strukturo stroškov drugih primerljivih pomorskih podjetij, ampak ob upoštevanju predvidenih prihodkov in stroškov goriva, ki zajemajo samo del prihodkov in stroškov storitve.

(181) Poleg tega Komisija v skladu z ugotovitvami iz poročila regionalnega računskega sodišča Korzike ([114]) ugotavlja, da so bila predvidena nadomestila za PPJS za obdobje 2007–2013 bistveno višja od nadomestil, predvidenih za obdobje 2002–2006 za podobne obveznosti, ki so celo nekoliko manjše, kar zadeva ponujene zmogljivosti.

([110]) Glej oddelek 2.5 zgoraj.

([111]) Zlasti v zvezi s starostjo flote ali prilagajanjem storitev (glej pogodbo o PPJS, Priloga I).

([112]) Očitno sklenitev dopolnilne pogodbe, dosežene na podlagi neposrednih pogajanj med naročnikom in skupino pooblaščenih izvajalcev, ne more izpodbijati te ugotovitve glede obdobja 2010–2013.

([113]) Glej odstavek 61 sporočila SSGP.

([114]) Glej poročilo o končnih pripombah v zvezi s korziškim uradom za promet, str. 80.

(182) Čeprav se je gospodarski položaj med letoma 2001 in 2007 spremenil, je bila primerjava s stroški dobro vodenega podjetja pomembna zlasti, ker je bilo iz nekaterih elementov mogoče sklepati, da SNCM, ki je zaključevala obdobje intenzivnega prestrukturiranja ([115]), ni bila tako podjetje.

(183) Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da v tem primeru četrto merilo sodbe *Altmark* ni upoštevano.

7.1.3.3. ***Ugotovitev o obstoju selektivne prednosti***

(184) Ker so merila sodbe *Altmark* kumulativna, dejstvo, da se pri dodatni storitvi ne upošteva prvo merilo in da se v vsakem primeru v pogodbi o PPJS v celoti ne upošteva četrto merilo, zadostuje za ugotovitev, da sta imela pooblaščena izvajalca selektivno ekonomsko prednost.

7.1.4. POGOJI VPLIVA NA TRGOVINO MED DRŽAVAMI ČLANICAMI IN IZKRIVLJANJE KONKURENCE

(185) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka, SNCM in CMN delujeta na linijah med francosko celino in Korziko in sta neposredno konkurenčni izvajalcem, kot so Corsica Ferries, Moby Lines in Saremar. Zato Komisija ugotavlja, da bi lahko obravnavana javna nadomestila okrepila položaj SNCM in CMN v primerjavi s konkurenčnimi podjetji za pomorski prevoz v EU ter tako izkrivljala konkurenco in vplivala na trgovino med državami članicami.

7.1.5. UGOTOVITEV O OBSTOJU DRŽAVNE POMOČI V SMISLU ČLENA 107(1) PDEU

(186) Na podlagi zgoraj navedenega Komisija meni, da vsa nadomestila, ki sta jih na podlagi pogodbe o PPJS prejeli SNCM in CMN, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

(187) Če je bila ta pomoč dodeljena brez predhodne priglasitve Komisiji, je nezakonita.

8. ZDRUŽLJIVOST Z NOTRANJIM TRGOM

8.1. *ANALIZA ZDRUŽLJIVOSTI V SMISLU ČLENA 106(2) PDEU*

(188) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka ([116]), potniški promet v okviru PPJS presega 300 000 potnikov na leto, nadomestila, predvidena v pogodbi o PPJS, pa presegajo 30 milijonov EUR na leto. Odločba SSGP iz leta 2005 ([117]) in sklep SSGP iz leta 2011 ([118]) torej ne veljata za pogodbo o PPJS na podlagi člena 2(1)(c) in 2(1)(d).

(189) Komisija s tem ob upoštevanju, da Francija ni predlagala nobene druge podlage za združljivost ([119]), meni, da je treba združljivost nadomestil, dodeljenih na podlagi pogodbe o PPJS, z notranjim trgom presoditi na podlagi Okvira SSGP. Kljub temu je treba opozoriti, da v skladu z odstavkom 69 Okvira SSGP načela iz odstavkov 14, 19, 20, 24, 39 in 60 zadevnega okvira ne veljajo za nezakonito pomoč, dodeljeno pred 31. januarjem 2012.

(190) V skladu z odstavkom 11 Okvira SSGP je mogoče državno pomoč, ki ni zajeta v sklepu iz leta 2011, razglasiti za združljivo s členom 106(2) PDEU, če je potrebna za opravljanje zadevne storitve splošnega gospodarskega pomena in ne vpliva na razvoj trgovine v obsegu, ki je v nasprotju z interesi Unije. Za dosego takšnega ravnovesja morajo biti izpolnjeni pogoji iz oddelkov 2.2 do 2.10 Okvira.

(191) Najprej je treba proučiti opredelitev storitve splošnega gospodarskega pomena, ki je navedena v tem primeru.

8.1.1. RESNIČNA STORITEV SPLOŠNEGA GOSPODARSKEGA POMENA

(192) Če je pri opredelitvi SSGP glede dodatne storitve prišlo do očitne napake pri presoji (glej uvodne izjave 151 do 167 zgoraj), nadomestila, dodeljena v zvezi s to storitvijo, ne morejo biti združljiva s členom 106(2) PDEU.

(193) Nasprotno je Komisija na podlagi analize iz uvodnih izjav 145 do 150 zgoraj dokazala, da osnovna storitev natančno ustreza opredelitvi SSGP.

([115]) Glej uvodno izjavo 15 zgoraj in opombo 10.
([116]) Glej uvodne izjave od 118 do 120 sklepa o začetku postopka.
([117]) Odločba Komisije 2005/842/ES z dne 28. novembra 2005 o uporabi člena 86(2) Pogodbe ES za državne pomoči v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljene nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, UL L 312, 29.11.2005, str. 67.
([118]) Sklep Komisije z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena, UL L 7, 11.1.2012, str. 3.
([119]) Glej sodbo Sodišča z dne 28. aprila 1993, C-364/90, *Italija proti Komisiji*, Recueil, str. I-02097, točka 20.

8.1.2. DRUGI POGOJI OKVIRA SSGP

(194) Proučiti je treba, ali so izpolnjeni drugi pogoji Okvira SSGP v zvezi s samo osnovno storitvijo, ki sama natančno ustreza opredelitvi SSGP.

8.1.2.1. ***Mandat***

(195) V zvezi s potrebo po **mandatu**, ki bi določal obveznosti gospodarske javne službe in načine izračuna nadomestila so v pogodbi o PPJS določene zadevne obveznosti in merila nadomestila.

(196) V zvezi s tem je treba najprej pojasniti, da sam obstoj zaščitne klavzule ([120]), ki se uporablja pri večjih spremembah tehničnih, ureditvenih ali ekonomskih pogojev pogodbe, ni v nasprotju s predhodno določeno opredelitvijo meril nadomestila.

(197) Klavzula strankam dejansko omogoča, da sprejemajo dopolnilne pogodbe v primeru znatnih sprememb pogojev za opravljanje storitev, ki bi lahko vplivali na cilje pogodbe o PPJS. Podobna je torej klavzuli o dopolnilni pogodbi iz splošnega prava, ki pa bi jo bilo treba v primeru uporabe analizirati v smislu pravice do državne pomoči. Ta klavzula je namenjena „ponovni vzpostavitvi začetnega finančnega ravnovesja“, ki se izvaja zlasti ob prilagajanju najvišjih tarif in narave storitev. Možnost prilagajanja nadomestila, ki v besedilu ni eksplicitno navedena, je torej mogoče razumeti samo v smislu prilagajanja opravljenih storitev. Kot je navedeno v zgoraj navedeni sodbi državnega sveta, ta zaščitna klavzula sama po sebi ne more omogočiti čezmernega nadomestila za opravljene storitve.

(198) Drugače pa bi bilo, če bi bile v nasprotju z okoliščinami v obravnavanem primeru možnosti uporabe in ponovnega pogajanja očitno preširoke ali če bi bila v klavzuli predvidena možnost dodatnega nadomestila za storitve, že opravljene ob sklicevanju na prilagoditveno klavzulo, če pri tem ne bi bila določena merila tega dodatnega nadomestila. Obstoj prilagoditvene klavzule ([121]) tudi ne izpodbija te ugotovitve, če njena uporaba na eni strani predvideva ohranitev splošne ekonomije pogodbe o PPJS in se tako omeji na prilagoditve in ureditve manjšega obsega ter na drugi strani vzporedno zmanjšanje nadomestil in storitev. Tudi ob upoštevanju, da bi dopolnilna pogodba z dne 28. decembra 2009 znatno spremenila merila nadomestila in okoliščine storitev, še vedno velja, da so bila ta merila določena pred opravljanjem storitev za obdobje 2010–2013, na katerega se nanašajo.

(199) Poleg tega se zdi, da razlike v višini predvidenih prihodkov med različnimi ponudbami pooblaščenih soizvajalcev niso neupravičene. Komisija meni, da bi lahko vključitev bolj optimističnih napovedi glede prihodkov ustrezala ponovni proučitvi napovedi na podlagi perspektiv trga. Opozarja tudi, da je bil predvideni promet, ki se je upošteval med pogajanji, na splošno manjši od prometa iz konkurenčne ponudbe ([122]). Ob upoštevanju realnih in predvidenih prihodkov od leta 2002 do leta 2006 ([123]) ter ugodnega razvoja trga povezav s Korziko leta 2006 Komisija meni, da so referenčna merila, na podlagi katerih so bile v pogodbi o PPJS predvidene prilagoditve nadomestila, v vsakem primeru sprejemljiva v smislu uvodne izjave 23 Okvira SSGP.

(200) Kar zadeva druge točke, na katere je opozoril pritožnik na podlagi sklopa obstoječih prilagoditvenih klavzul ([124]), je treba navesti, da glede na sodno prakso Sodišča kompleksnost mehanizma za prilagajanje nadomestil ne more ogroziti objektivnosti in preglednosti mehanizma nadomestil ([125]).

(201) Pomisleki Komisije v zvezi s finančnimi nadomestili, ki naj bi bila dodeljena pooblaščenima izvajalcema zunaj okvira pogodbe o PPJS, so bili odpravljeni, ko so francoski organi dokazali, da so zneski iz sklepa o začetku postopka le zahteve pooblaščenih izvajalcev, ki jih je na koncu zavrnil OTC.

8.1.2.2. ***Trajanje mandata***

(202) **Trajanje mandata** šest let in pol je v skladu s smernicami Skupnosti na tem področju ([126]), ki predlagajo omejitev šestih let.

([120]) Glej uvodni izjavi 37 in 38 zgoraj.

([121]) Glej opombo 33 zgoraj in uvodno izjavo 54 sklepa o začetku postopka.

([122]) Kar zadeva linije Marseille-Ajaccio, Marseille-Propriano in Marseille Porto-Vecchio, vir: poročilo komisije o prenosu pooblastil javne službe.

([123]) Skupni neto prihodek SNCM leta 2005 za dejavnosti na podlagi PPJS je bil na primer 80,3 milijona EUR, prihodki, predvideni za leto 2008, pa znašajo 85,5 milijona EUR.

([124]) Glej uvodni izjavi 38 in 39 zgoraj in uvodno izjavo 53 sklepa o začetku postopka.

([125]) Glej sodbo Sodišča z dne 12. februarja 2008, T-289/03, *BUPA proti Komisiji*, Recueil, str. II-81, točka 217.

([126]) Glej Sporočilo Komisije C(2004) 43 – Smernice Skupnosti o državni pomoči za pomorski prevoz, oddelek 9, odstavek 3.

8.1.2.3. ***Skladnost z Direktivo 2006/111/ES***

(203) Kar zadeva **skladnost z Direktivo 2006/111/ES** o finančni preglednosti, sta pooblaščena izvajalca vzpostavila ločen analitični račun za dejavnosti v okviru PPJS. Pri SNCM ta račun omogoča dodatno razlikovanje med dejavnostmi v okviru osnovne storitve in dejavnostmi, povezanimi z dodatno storitvijo (glej uvodni izjavi 46 in 47 zgoraj).

8.1.2.4. ***Znesek nadomestila***

(204) Kar zadeva odsotnost čezmernega nadomestila, je bila v pogodbi o PPJS predvidena določitev zgornje meje bruto marže (brez amortizacij, stroškov zakupa in drugih stroškov kapitala) na 15 % tržne vrednosti ladij. V sklepu o začetku postopka je Komisija opozorila, da ne razpolaga z informacijami, na podlagi katerih bi lahko vnaprej izključila obstoj kakršnega koli čezmernega nadomestila.

(205) Na podlagi formalnega postopka preiskave je bilo najprej pojasnjeno, da je bila tržna vrednost ladij določena na podlagi mnenj strokovnjakov, za določitev pogodbenih meril pa je bilo pridobljenih več ocen. Osnovna sredstva, uporabljena za določitev zgornje meje nadomestila, torej predstavljajo preostalo tržno vrednost ladij, uporabljenih v okviru PPJS ([127]).

(206) Ob upoštevanju preostale tržne vrednosti ladij v okviru PPJS, ki se amortizira v osmih letih ([128]), pri čemer je ta možnost predvidena v francoskem davčnem pravu, je bilo s klavzulo za določanje zgornje meje povprečno razmerje med čistim donosom sredstev (ROA) in čistim donosom na vloženi kapital (ROCE) dejansko omejeno na 2,5 % ([129]). Stopnja „varnega pristana“, zagotovljena z Okvirom SSGP ([130]) na datum dodelitve koncesijske pogodbe, je znašala več kot 5 % ([131]), medtem ko sta znatni delež poslovnega tveganja storitev dejansko nosila pooblaščena soizvajalca, tj. SNCM in CMN. Poleg tega se zdi, da je bil v praksi rezultat pred stroški kapitala pooblaščenih izvajalcev znatno nižji od te zgornje meje (glej spodaj).

(207) Pogoji pogodbe o PPJS torej niso omogočali čezmernih nadomestil. Porazdelitev nadomestil med osnovne storitve in dodatne storitve za SNCM ni v nasprotju s to ugotovitvijo v zvezi z osnovno storitvijo glede na pogoje analitične razdelitve nadomestil med obe storitvi (glej uvodno izjavo 46 zgoraj). Na podlagi podatkov, ki sta jih predložili Francija in SNCM, je očitno, da je rezultat brez stroškov kapitala SNCM, ki ga je mogoče pripisati osnovni storitvi, ostal znatno nižji od zgoraj navedene zgornje omejitve v višini 15 %.

Rezultat brez stroškov kapitala na družbo in na storitev

	Osnovna storitev SNCM	Skupaj SNCM	CMN
2007 S2	[…] (*)	[…]	[…]
2008	[…]	[…]	[…]
2009	[…]	[…]	[…]
2010	[…]	[…]	[…]
2011	[…]	[…]	[…]

(*) Zaupen podatek.

(208) Nadzor nad čezmernimi nadomestili z zunanjo revizijo je bil za OTC izveden po treh letih opravljanja storitev (za leto 2010). Neodvisna družba za upravljanje poleg tega vsako leto v imenu OTC preveri poslovni račun pooblaščenih izvajalcev.

8.1.2.5. ***Dodatne zahteve, ki so lahko nujne za preprečevanje vpliva na razvoj trgovine, ki bi bil v nasprotju z interesi Unije***

(209) Ob upoštevanju elementov iz oddelka 8.1.1.3 Komisija meni, da noben element ne dopušča sklepanja, da je javno službo ozemeljske povezanosti mogoče opravljati v pogojih, ki omogočajo zmanjšanje izkrivljanja konkurence, ki jih uvaja pogodba o javni službi. Dejansko trditve družbe Corsica Ferries, da so povprečni stroški povezav v okviru pogodbe o PPJS veliko višji od stroškov povezav iz Nice in Toulona, za katera velja mehanizem

([127]) Tržna vrednost vsake ladje se izračuna sorazmerno glede na njeno uporabo v okviru PPJS.

([128]) To trajanje, ki je sicer kratko v primerjavi z življenjsko dobo ladje (ki lahko presega 20 let), je upravičeno, saj (1) pogodbeni pogoji določajo, da je najvišja dovoljena starost ladij 20 let, ter (2) je povprečna starost ladij CMN več kot 13 let in povprečna starost ladij SNCM 12 let, kar pomeni, da bi bilo trajanje njihove življenjske dobe dejansko omejeno, če se ne bi zagotovile naložbe za večje vzdrževanje.

([129]) Vrednost ladij, uporabljenih v okviru PPJS, je spodnja meja sredstev pomorske družbe.

([130]) Glej odstavek 37 Okvira SSGP, v katerem Komisija navaja, da stopnja 100 bazičnih točk nad veljavno menjalno obrestno mero (ista valuta, ista zapadlost) pomeni razumen dobiček, ne glede na raven poslovnega tveganja, ki jo dejansko nosi izvajalec SSGP.

([131]) Glede na to, da menjalne obrestne mere z ročnostjo šest let in pol niso na voljo, je Komisija kot merilo uporabila menjalno obrestno mero z ročnostjo 7 let. Konec trgovalnega dne je ta obrestna mera v mesecu pred dodelitvijo koncesijske pogodbe znašala med 4,4 % in 4,7 % (vir: Bloomberg).

socialne podpore ([132]), ne izpodbijajo potrebe in sorazmernosti pogodbe o javni službi za celoletno povezavo s korziškimi pristanišči in zlasti za povezavo s pomožnimi pristanišči (Porto-Vecchio, Calvi-Balagne in Propriano). Poleg tega Komisija v skladu z navedbami iz oddelka 7.1.3.1 zgoraj meni, da združevanje poti pri osnovni storitvi ustreza zahtevam po tehnični in gospodarski učinkovitosti, ki niso sporne.

(210) Komisija ugotavlja, da so francoski organi objavili razpis za zbiranje ponudb za neposredno izbiro izvajalca, ki bi v obdobju 2014–2023 deloval na povezavi Marseille-Korzika v pogojih, ki so podobni pogojem pri osnovni storitvi v okviru PPJS, ki je predmet tega sklepa. Ta postopek mora biti končan poleti leta 2013.

(211) Kar zadeva izkrivljanje konkurence na trgu pomorskega prevoza, Komisija ugotavlja, da nadomestilo za stroške osnovne storitve ne more presegati stroškov pooblaščenih izvajalcev, ki vključujejo tudi razumen dobiček (glej prejšnji oddelek). Tem podjetjem torej ne omogoča, da bi ustvarjala čezmeren dobiček, ki bi jim omogočal financiranje drugih storitev.

(212) Komisija zato meni, da določanje dodatnih pogojev za zagotavljanje združljivosti nadomestil za osnovne storitve z notranjim trgom ni potrebno.

9. ZAKLJUČEK

(213) Glede na zgoraj navedeno Komisija meni, da nadomestila, ki sta jih za opravljanje osnovne storitve prejeli SNCM in CMN, pomenijo nezakonito državno pomoč, ki je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 106(2) PDEU.

(214) Nadomestila, ki jih je družba SNCM prejela za dodatno storitev, predvideno s pogodbo o PPJS za obdobje od 1. julija 2007 do 31. decembra 2013, pomenijo nezakonito državno pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgom.

(215) Zato morajo francoski organi od datuma uradnega obvestila o tem sklepu preklicati vsa plačila družbi SNCM v obliki nadomestila za dodatno storitev. To zadeva zlasti preostanek letnega nadomestila za leto 2012 (če to plačilo še ni bilo izvedeno) in mesečne obroke za leto 2013, ki bi lahko bili izplačani po tem datumu.

(216) Komisija tudi opozarja, da mora v skladu s členom 14(1) Uredbe (ES) št. 659/1999 upravičenec vrniti vso nezakonito pomoč, ki ni združljiva z notranjim trgom ([133]).

(217) Zato mora Francija sprejeti vse potrebne ukrepe za izterjavo nadomestil, ki jih je SNCM prejela za izvajanje dodatne storitve v okviru pogodbe o PPJS od 1. julija 2007.

(218) Komisija meni, da je za določitev zneska pomoči, ki ga je treba vrniti, brez obresti, analitično računovodstvo SNCM ([134]) primerna podlaga za razporeditev nadomestil med osnovno in dodatno storitev. Na podlagi tega znesek pomoči, ki ga je treba vrniti, zajema naslednje elemente:

(a) znesek nadomestil, ki so bila dejansko izplačana med letoma 2007 in 2011 za dodatno storitev, v višini 172 744 milijonov EUR (glej tabelo v uvodni izjavi 46 zgoraj);

(b) mesečne obroke za leto 2012 za dodatno storitev, ki so trenutno ocenjeni na 38 milijonov EUR ([135]), in preostanek nadomestila, ki mora biti izplačan po predložitvi končnega poročila o opravljanju storitev, če je bil ta že izplačan;

(c) mesečne obroke za leto 2013 za dodatno storitev do datuma tega sklepa, ki so trenutno ocenjeni na 9,5 milijona EUR, pri čemer se opozarja, da mora Francija preklicati vsa plačila po tem datumu.

(219) Francoski organi morajo torej vrniti znesek, ki ustreza vsoti vseh plačil kot nadomestil za dodatno storitev, v roku štirih mesecev od datuma uradnega obvestila o tem sklepu.

([132]) Glej uvodno izjavo 7 zgoraj in njeno opombo 5.

([133]) Uredba Sveta (ES) št. 659/1999 z dne 22. marca 1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 83, 27.3.1999, str. 1).

([134]) Glej oddelek 2.5.

([135]) Ta znesek je ob upoštevanju analitične razdelitve nadomestil za osnovno in dodatno storitev za leto 2011 ocenjen na podlagi povišanja napovedanega nadomestila za 0,3 % leta 2012 v primerjavi z letom 2011 za SNCM. Mesečni obroki znašajo 95 % predvidenega indeksiranega nadomestila (glej uvodno izjavo 45 zgoraj).

(220) Poleg tega morajo za namene tega vračila francoski organi znesku pomoči dodati obresti, ki se štejejo od datuma, ko je bila zadevna pomoč dana na voljo podjetju, in sicer od posameznega datuma, ko je bilo izvedeno plačilo nadomestila v okviru pogodbe o PPJS, dokler ni vrnjena celotna pomoč ([136]), v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004 ([137]).

(221) Francoski organi morajo izračunu obresti, ki ga morajo predložiti Komisiji v roku dveh mesecev od uradnega obvestila o tem sklepu, priložiti tabelo z datumi in natančnimi zneski mesečnih plačil in letnih nadomestil, ki so bila izvedena od začetka veljavnosti pogodbe do datuma sprejetja tega sklepa –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Nadomestila, izplačana SNCM in CMN v okviru pogodbe o prenosu pooblastil javne službe z dne 7 junija 2007 pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Ta pomoč je bila dodeljena v nasprotju z obveznostmi iz člena 108(3) PDEU.

Člen 2

1. Nadomestila, izplačana SNCM v zvezi z vzpostavitvijo dodatnih zmogljivosti iz točk I(a)(2), I(b)(2) in I(d)(1.4) pogodbenih obveznosti zgoraj navedene pogodbe o prenosu pooblastil javne službe, niso združljiva z notranjim trgom.

2. Nadomestila, izplačana SNCM in CMN za opravljanje drugih storitev, predvidenih z zgoraj navedeno pogodbo o prenosu pooblastil javne službe, so združljiva z notranjim trgom.

Člen 3

1. Francija bo od upravičenca izterjala pomoč iz člena 2(1).

2. Zneskom, ki jih je treba izterjati, se prištejejo obresti od izplačila pomoči upravičencu do njihove dejanske izterjave.

3. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe (ES) št. 794/2004 ([138]) in v skladu z Uredbo (ES) št. 271/2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 794/2004 ([139]).

4. Francija prekliče vsa izplačila pomoči iz člena 2(1), ki bi bila lahko izvedena po datumu uradnega obvestila o tem sklepu.

Člen 4

1. Vračilo pomoči iz člena 2(1) se izvede takoj in učinkovito.

2. Francija zagotovi, da se ta sklep izvrši v štirih mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu.

Člen 5

1. Francija v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu Komisiji predloži naslednje informacije:

(a) skupni znesek (glavnica in obresti), ki ga je treba izterjati od upravičenca;

(b) natančen opis sprejetih in načrtovanih ukrepov za uskladitev s tem sklepom;

(c) dokumente, ki dokazujejo, da je bilo od upravičenca zahtevano vračilo pomoči;

(d) datume in natančne zneske mesečnih plačil in letnih nadomestil, ki so bila izvedena od začetka veljavnosti pogodbe do datuma sprejetja tega sklepa.

2. Francija Komisijo obvešča o poteku nacionalnih ukrepov za izvajanje tega sklepa do vrnitve celotne pomoči iz člena 2(1). Na zahtevo Komisije takoj predloži informacije o že sprejetih ali načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Predloži tudi podrobne informacije o zneskih pomoči in obrestih, ki jih je upravičenec že vrnil.

Člen 6

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 2. maja 2013

Za Komisijo

Joaquín ALMUNIA

Podpredsednik

([136]) Glej člen 14(2) Uredbe št. 659/99 (navedena zgoraj).
([137]) UL L 140, 30.4.2004, str. 1.
([138]) UL L 140, 30.4.2004, str. 1.
([139]) UL L 82, 25.4.2008, str. 1–64.