Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/2453

30.12.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/2453 DER KOMMISSION

vom 26. November 2024

in der Sache SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) — Frankreich — Seeverkehrsverbindungen nach Korsika (2023-2030)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 8473)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln ([1]) und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Voranmeldephase

(1) Mit Schreiben vom 17. Januar 2022 teilten die französischen Behörden der Kommission mit, dass das korsische Verkehrsamt („Office des Transports de la Corse“, im Folgenden auch kurz „**OTC**“) Schritte eingeleitet habe, um festzustellen, ob ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Seeverkehrsverbindung zwischen Korsika und dem französischen Festland bestehe. Am 19. Januar 2022 leitete die Kommission ein Voranmeldeverfahren ein, das die Nummer SA.101557 trägt. Die französischen Behörden haben der Kommission mit Schreiben vom 19., 25. und 27. Januar 2022 erste Stellungnahmen übermittelt.

(2) Mit Schreiben bzw. E-Mails vom 4. und 15. Februar sowie vom 22. März 2022 ersuchte die Kommission die französischen Behörden um zusätzliche Auskünfte. Die französischen Behörden übermittelten ihre Antworten am 15. Februar sowie am 7. und 31. März 2022.

(3) Mit Schreiben vom 15. März, 8. April sowie 19. und 20. Mai 2022 haben die französischen Behörden die Kommission von ihrem Vorhaben in Kenntnis gesetzt, fünf Gemeinwohlaufträge über die Erbringung von Seeverkehrsdiensten für Güter und Personen zwischen dem Hafen von Marseille und jeweils einem der fünf korsischen Häfen (Ajaccio, Bastia, Propriano, Île-Rousse und Porto Vecchio) für einen Zeitraum von acht Jahren (2023-2030) zu vergeben („**Gemeinwohlaufträge**“ oder „**Maßnahmen**“).

(4) Mit Schreiben bzw. E-Mails vom 20. April, 30. Mai, 12. Juli, 11. August, 3., 18., 21., 23. und 30. November sowie vom 1. und 2. Dezember 2022 ersuchte die Kommission die französischen Behörden um zusätzliche Auskünfte. Sie übermittelten ihre Antworten mit Schreiben bzw. E-Mails vom 7. und 22. Juni, 22. und 27. Juli, 10., 13. und 14. Oktober, 8., 10., 11., 17., 22., 24., 25. und 30. November sowie 1. und 2. Dezember 2022.

(5) In der Voranmeldephase hielten die Kommission und die französischen Behörden am 1., 17. und 22. Februar, 18. März, 5. April, 28. Juni, 11. Juli sowie 15., 21. und 30. November 2022 Treffen ab. Zur Vorbereitung oder im Anschluss an diese Treffen übermittelten die französischen Behörden am 21. Februar, 22. März und 12. Juli 2022 zusätzliche Informationen.

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

(6) Gleichzeitig erhielt die Kommission am 14. April, 17., 21., 22. und 30. Juni, 25. Juli, 2. und 30. September, 5. und 26. Oktober und 2. Dezember 2022 sowie am 30. und 31. Januar 2023 allgemeine Informationen von einem Dritten.

1.2. Anmeldung der Maßnahmen durch die französischen Behörden und Beschwerde von Corsica Ferries

(7) Am 27. Dezember 2022 meldeten die französischen Behörden die Gemeinwohlaufträge elektronisch bei der Kommission an. Da die Anmeldung unvollständig war, ersuchte die Kommission die französischen Behörden am 16. Februar 2023 um zusätzliche Auskünfte. Die französischen Behörden ergänzten ihre Anmeldung durch E-Mails vom 5. April und 2. Mai 2023.

(8) Am 23. März 2023 reichte das Unternehmen Corsica Ferries bei der Kommission eine förmliche Beschwerde ein, mit der die Rechtmäßigkeit und Vereinbarkeit der Maßnahmen insbesondere mit den Beihilfevorschriften infrage gestellt wurde.

(9) Die Kommission leitete die Beschwerde an die französischen Behörden weiter und ersuchte am 11. April und 5. Juni 2023 um zusätzliche Auskünfte. Die französischen Behörden übermittelten ihre Stellungnahmen zu der Beschwerde und zusätzliche Informationen am 28. Juni, 28. Juli und 27. Oktober 2023.

(10) Das Unternehmen Corsica Ferries übermittelte mit E-Mails vom 13. Oktober und 20. Dezember 2023 zusätzliche Informationen zu seiner Beschwerde. Am 21. Dezember 2023 leitete die Kommission diese zusätzlichen Informationen an die französischen Behörden weiter, die darauf mit E-Mail vom 6. Februar 2024 antworteten.

1.3. Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens zu den Maßnahmen durch die Kommission

(11) Mit Schreiben vom 23. Februar 2024 hat die Kommission die französischen Behörden von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, in Bezug auf die Gemeinwohlaufträge das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „**AEUV**“) einzuleiten (im Folgenden „**Einleitungsbeschluss**“).

(12) Der Einleitungsbeschluss wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ([2]). Die Kommission forderte die französischen Behörden und Beteiligte auf, zu den Gemeinwohlaufträgen Stellung zu nehmen.

(13) Mit Schreiben vom 27. März 2024 haben die französischen Behörden der Kommission ihre Stellungnahme übermittelt. Nach Eingang dieser Stellungnahme richtete die Kommission am 23. April, 13. und 30. Mai, 14. und 21. Juni sowie 2. und 9. Juli 2024 Auskunftsersuchen an die französischen Behörden, die diese am 23. und 31. Mai, 13. Juni sowie 9., 11., 12. und 17. Juli 2024 beantworteten.

(14) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen von mehreren Beteiligten ein, und zwar von Corsica Ferries (22. April 2024), Corsica Linea (29. April 2024), La Méridionale (29. April 2024) und der Stef Group (29. April 2024) ([3]).

(15) Die Kommission leitete die Stellungnahmen von Corsica Ferries (am 23. April 2024) sowie von Corsica Linea, La Méridionale und der Stef Group (am 30. April 2024) an Frankreich weiter und gab Gelegenheit zur Äußerung. Frankreich antwortete am 25. Juni und 11. Juli 2024 auf die Stellungnahme von Corsica Ferries. Zu den Stellungnahmen der anderen Beteiligten wollte sich Frankreich nicht äußern.

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

([3]) Corsica Linea, La Méridionale und die Stef Group beantragten mit E-Mails vom 8, 15. bzw. 16. April 2024 eine Verlängerung der Frist für die Einreichung von Stellungnahmen. Die Kommission gewährte ihnen eine Verlängerung dieser Frist bis zum 29. April 2024.

2. SEEVERKEHRSVERBINDUNG ZWISCHEN KORSIKA UND DEM FRANZÖSISCHEN FESTLAND

2.1. Sozioökonomische Merkmale Korsikas

(16) Korsika ist eine französische Insel im Mittelmeer. Sie zeichnet sich durch eine Gebirgslandschaft, Schutzgebiete und weitläufige ländliche Gebiete aus ([4]). Die Insel hat knapp 350 000 Einwohner, von denen rund 53 % in städtischen Gebieten und 47 % in ländlichen Gebieten leben ([5]). Aufgrund dieser besonderen geografischen Gegebenheiten gehört Korsika mit einer Bevölkerungsdichte von 39 Einwohnern pro km² zu den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten Frankreichs. Dieser Wert liegt deutlich unter dem französischen Durchschnitt von 105 Einwohnern pro km² ([6]).

(17) Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte sind die Entfernungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bzw. Freizeiteinrichtungen groß. Auf Korsika werden im Vergleich zum nationalen Durchschnitt mehr und längere Fahrten unternommen ([7]). Darüber hinaus führen laut dem INSEE ([8]) die Topografie und der ländliche Charakter der Gemeinden und das unzureichende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln dazu, dass für tägliche Fahrten mehr Privatfahrzeuge genutzt werden (86 % gegenüber 72 % im französischen Mutterland) ([9]).

(18) Korsika verfügt über keine Autobahninfrastruktur. Das Straßennetz ist nur rudimentär ausgebaut; es besteht aus etwa zehn Landstraßen sowie Nebenstraßen. Diese Straßen sind recht kurvenreich. Dies bedeutet längere Fahrzeiten ([10]), erschwerte Verkehrsbedingungen ([11]) und ein erhöhtes Risiko von Verkehrsunfällen. Korsika hat die höchste Zahl an Verkehrstoten in Frankreich ([12]). Nach Angaben der französischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit werden diese Merkmale durch den Tourismus noch verstärkt. Die Beobachtungsstelle schätzt, dass sich jedes Jahr der durchschnittliche tägliche Verkehr auf den Straßen Korsikas während der Sommermonate nahezu verdoppelt (rund 500 000 Autos werden über die Linienschifffahrt auf die Insel befördert) ([13]).

(19) Die Wirtschaft Korsikas stützt sich im Wesentlichen auf den Dienstleistungssektor ([14]). Tourismus ([15]) und Einzelhandel ([16]) gehören zu den wichtigsten Triebkräften für die Schaffung von Wohlstand und Arbeitsplätzen auf der Insel. Die lokale Wirtschaft ist in hohem Maße von Einfuhren vom französischen Festland abhängig. 2019 waren die Einfuhren vom Festland fast fünfmal so hoch wie die Ausfuhren ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (abgerufen am 18. Oktober 2024).
([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (abgerufen am 18. Oktober 2024). Im Vergleich dazu liegt der nationale Durchschnitt bei 67 % für städtische Gebiete und 33 % für ländliche Gebiete. Die Insel Korsika ist demnach viel ländlicher als das übrige Frankreich.
([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (abgerufen am 18. Oktober 2024).
([7]) Siehe beispielsweise den von der französischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit erstellten allgemeinen Leitfaden 2023-2027 für Südkorsika (S. 6), abrufbar unter: https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/diagnostics-et-politiques-locales-de-securite-routiere/2a-corse-du-sud-document-general-dorientations (abgerufen am 18. Oktober 2024).
([8]) Nationales Institut für Statistik und Wirtschaftsplanung.
([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (abgerufen am 18. Oktober 2024).
([10]) Im Regionalplan der Region Korsika für Infrastruktur und Verkehrsdienstleistungen aus dem Jahr 2015 heißt es, dass „das große Gebirgsmassiv auf Korsika die Verbindungen innerhalb des Landes erschwert. Die Straßen- und Schienennetze sind kurvenreich, und die Entfernungen werden eher in Fahrzeit als in Kilometern gemessen“ (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, S. 9, abgerufen am 18. Oktober 2024). Siehe auch den von der französischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit erstellten allgemeinen Leitfaden 2023-2027 für Südkorsika (S. 6) (vgl. Fußnote 7).
([11]) Siehe die Berichtsreihe des öffentlich-rechtlichen Fernsehsenders „France 3 Corse“ über den Zustand der Straßen auf Korsika: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (abgerufen am 18. Oktober 2024).
([12]) Vgl. die besonders ernste Situation im Jahr 2022, als die Zahl der Verkehrstoten auf Korsika 2,5 Mal höher war als der nationale Durchschnitt: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (abgerufen am 18. Oktober 2024). Siehe auch den von der französischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit erstellten allgemeinen Leitfaden 2023-2027 für Südkorsika (S. 6) (vgl. Fußnote 7).
([13]) Siehe den von der französischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit erstellten allgemeinen Leitfaden 2023-2027 für Südkorsika (S. 6) (vgl. Fußnote 7).
([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (abgerufen am 18. Oktober 2024).
([15]) Siehe INSEE-Analysen zur Bedeutung des Tourismus für die Beschäftigung auf Korsika: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (abgerufen am 18. Oktober 2024).
([16]) Laut dem INSEE entfallen 67 % des Handels der Insel auf den Einzelhandel, neun Prozentpunkte mehr als der französische Durchschnitt (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, abgerufen am 18. Oktober 2024).
([17]) Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023.

(20) In ihrer Stellungnahme vom 17. November 2020 zur Marktkonzentration auf Korsika und den damit verbundenen Auswirkungen auf den lokalen Wettbewerb (im Folgenden „**Stellungnahme der Wettbewerbsbehörde**“) ([18]) führt die französische Wettbewerbsbehörde aus, dass „die Insellage das größte spezifische Hemmnis für die Entwicklung der Wirtschaft der Insel ist, da der Zugang zu den Märkten durch die zusätzlichen Kosten aufgrund der geografischen Isolation beeinträchtigt werden kann“ ([19]). Die Wettbewerbsbehörde ist daher der Auffassung, dass „die Insellage und die geografische Entfernung zum französischen Festland die Lieferkosten erhöhen, da Seeverkehrsdienste strukturell teurer sind“. Somit „sind die Wirtschaftsbeteiligten durch eine komplexere Lieferkette als auf dem Festland eingeschränkt“ ([20]).

(21) Beispielsweise stellt die Wettbewerbsbehörde im Bereich des Kraftstoffvertriebs eine erhebliche Diskrepanz zwischen dem von den Verbrauchern auf Korsika gezahlten Kraftstoffpreis und dem auf dem Festland gezahlten Preis fest ([21]). Nach Ansicht der Wettbewerbsbehörde erklärt sich dieser Unterschied zum Teil dadurch, dass Korsika ausschließlich auf dem Seeweg mit Kraftstoff versorgt wird, wodurch sich der Kraftstoffendpreis erhöht. Der Straßentransport von Kraftstoffen zu den Tankstellen sei ebenfalls teurer, da das bergige Gelände die Transportzeiten verlängere. Schließlich führe die Saisonabhängigkeit der Nachfrage im Zusammenhang mit der Tourismussaison im Sommer zur Bewirtschaftung von Just-in-time-Beständen und berge die Gefahr, dass Kontingente erhebliche zusätzliche Kosten verursachten, da die Öllager Korsikas über eine geringe Speicherkapazität verfügten ([22]).

(22) Ebenso seien Lebensmittel und Konsumgüter auf Korsika deutlich teurer als im übrigen Frankreich, jeweils um 14 % bzw. 11 % ([23]). Die Wettbewerbsbehörde führt dies in ihrer Stellungnahme zum Teil auf strukturelle Faktoren zurück, die mit der Insellage und der Saisonabhängigkeit zusammenhingen. Zudem sei die Lieferkette von den Einkaufszentralen in Südfrankreich länger, weil der Seeweg genutzt werden müsse ([24]). Die begrenzte Lagerkapazität der korsischen Geschäfte führt auch dazu, dass Waren häufiger geliefert werden müssen als auf dem Festland und dass sie von den Einkaufszentralen nicht die gleichen Rabatte erhalten wie die Geschäfte auf dem Festland ([25]).

(23) Generell stellt das INSEE fest, dass Korsika die ärmste Region des französischen Mutterlands ist: 18,5 % der Einwohner Korsikas lebten 2018 unterhalb der Armutsgrenze, gegenüber 14 % auf nationaler Ebene. Die wirtschaftliche und soziale Lage verschlechterte sich auch durch die COVID-19-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 ([26]) und die hohe Inflation, die hauptsächlich auf den Anstieg der Energie- und Lebensmittelpreise ab 2022 zurückzuführen ist ([27]).

([18]) Stellungnahme 20-A-11 vom 17. November 2020. Die Wettbewerbsbehörde weist darauf hin, dass ihre Stellungnahme vom Wirtschaftsminister angefordert worden sei. Ziel dieser Verweisung sei es gewesen, Informationen für die Behörden über verschiedene Wettbewerbsfragen, insbesondere in Bezug auf die Kaufkraft der Gebietsansässigen, einzuholen.

([19]) Ebd., Rn. 25.

([20]) Ebd., Rn. 26.

([21]) Die Wettbewerbsbehörde stellt fest, dass die korsischen Haushalte aufgrund der geografischen Lage Korsikas und des unterentwickelten öffentlichen Verkehrs in hohem Maße auf das Auto angewiesen sind. Obwohl der MwSt-Satz auf der Insel um 7 Prozentpunkte niedriger sei, sei der Preisunterschied zwischen den Kraftstoffpreisen auf Korsika und auf dem Festland mit rund 6,7 % für Diesel und 5,3 % für bleifreies Benzin 95 sehr groß. Dieser Punkt wurde auch vom INSEE bestätigt (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, abgerufen am 18. Oktober 2024).

([22]) Weitere Einzelheiten sind dem sektorspezifischen Schwerpunkt Nr. 2 der Stellungnahme der Wettbewerbsbehörde zu entnehmen.

([23]) Siehe INSEE-Umfrage zum Preisniveau auf Korsika im Vergleich zum französischen Festland (2022): https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (abgerufen am 18. Oktober 2024). Insgesamt sind die Preise auf Korsika um 7 % höher. Die Differenz hat sich seit 2015 vergrößert, obwohl auf Korsika ein deutlich reduzierter Mehrwertsteuersatz auf für den menschlichen Verzehr bestimmte Produkte gilt (2,1 % statt 5,5 % bzw. 20 % auf dem Festland je nach Produktfamilie).

([24]) Stellungnahme der Wettbewerbsbehörde, Rn. 590-594. Der Wettbewerbsbehörde zufolge entstehen großen und mittelgroßen Supermärkten durch die Beförderung auf dem Seeweg beträchtliche Mehrkosten. Entgegen der gängigen Geschäftspraxis, wonach die Kaufpreise die Kosten für die Lieferung bis zum Bestimmungsort der Ware einschließen, sind die Seefrachtkosten nicht systematisch im Kaufpreis berücksichtigt. Die korsischen Geschäfte tragen demnach die Seefrachtkosten zwischen dem Festland und Korsika selbst.

([25]) Stellungnahme der Wettbewerbsbehörde, Rn. 595-598. Nach Angaben der Wettbewerbsbehörde dauern Warenlieferungen nach Korsika länger als zu jedem anderen Ort im französischen Mutterland. Sie dauern in der Regel drei Tage, also im Durchschnitt einen Tag länger als bei einem Geschäft auf dem Festland. Darüber hinaus verfügen die Geschäfte auf dem Festland über bessere Logistiksysteme für ihre Waren, während die korsischen Geschäfte durch den mit der Beförderung auf dem Seeweg verbundenen Zeitaufwand (Entladen der Schiffe und Beförderung auf der Straße) benachteiligt sind. Schließlich gibt es auf Korsika keine lokale Logistikinfrastruktur (es gibt nur wenige Lagerflächen). Aus diesen drei Faktoren ergeben sich zwei Folgen für die korsischen Geschäfte: Erstens sind häufige Hin- und Rückfahrten zwischen Korsika und dem Festland erforderlich, um zu gewährleisten, dass die Bestände in den Geschäften wiederaufgefüllt werden, wodurch sich die Lieferkosten erhöhen. Zweitens erhalten die korsischen Geschäfte geringere Rabatte von den Einkaufszentralen, da die korsischen Geschäfte geringere Mengen bestellen, insbesondere aufgrund der begrenzten Lagerflächen.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (abgerufen am 18. Oktober 2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (abgerufen am 18. Oktober 2024). Abbildung 4 des INSEE-Dossiers zeigt, dass viele Gemeindeverbände auf Korsika übermäßig stark der Inflation ausgesetzt sind, insbesondere fast die gesamte Nordhälfte der Insel und der Gemeindeverband Sartenais-Valinco-Taravo im Süden der Insel, dessen wichtigste Gemeinde Propriano ist.

2.2. Hafeninfrastruktur für Seeverkehrsdienste zwischen dem französischen Festland und Korsika

2.2.1. *Die Festlandhäfen*

(24) Bei den Festlandhäfen, die für Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem französischen Festland genutzt werden, handelt es sich um Marseille, Toulon und Nizza (im Folgenden „**Festlandhäfen**“).

(25) Marseille ist mehr als 60 km von Toulon entfernt (ca. 45 Minuten über die Autobahn A50 und weniger als eine Stunde mit dem Zug ([28])) und fast 200 km von Nizza (ca. 2 Stunden 30 Minuten über die Autobahn A8). Toulon ist 150 km von Nizza entfernt (ca. 1 Stunde 45 Minuten über die Autobahnen A57 und A8 und 1 Stunde 45 Minuten mit dem Zug ([29])).

Abbildung 1

Festlandhäfen und korsische Häfen



Quelle: Gecodia

2.2.1.1. Der Hafen von Marseille

(26) Der Hafen von Marseille ist einer der größten Häfen Frankreichs. Er unterhält zahlreiche nationale und internationale Seeverkehrsverbindungen und liegt nahe der Stadt Marseille, der zweitgrößten in Frankreich.

(27) Die Hafenbehörde von Marseille (Grand Port Maritime de Marseille) ist eine staatliche Industrie- und Handelseinrichtung.

([28]) Siehe die Website der Eisenbahngesellschaft SNCF, abrufbar unter: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (abgerufen am 18. Oktober 2024). Zwischen Marseille und Toulon verkehren täglich fast 20 Dienste mit einer durchschnittlichen Fahrtzeit von einer Stunde.

([29]) Siehe die Website der SNCF, abrufbar unter: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (abgerufen am 18. Oktober 2024). Zwischen Toulon und Nizza verkehren täglich rund 15 Dienste mit einer durchschnittlichen Fahrtzeit von zwei Stunden.

(28) Der Hafen von Marseille ist ein globaler Hafen, der über eine Infrastruktur verfügt, die alle Verkehrsarten abfertigen kann. Es gibt zwei Hauptdocks:

— Die östlichen Docks (im Westen von Marseille) mit zehn Seeterminals werden hauptsächlich von Fähren, kombinierten Passagier- und Frachtschiffen und Kreuzfahrtschiffen genutzt und verfügen über eine Schiffsreparaturwerft.

— Die westlichen Docks (Fos-sur-Mer) sind für große interkontinentale Warenbewegungen (Energie, Autos, Container, Spezialgüter usw.) bestimmt.

(29) In den östlichen Docks gibt es vier Seeterminals für Fähren und kombinierte Passagier- und Frachtschiffe, darunter die beiden nationalen Terminals Joliette und Arenc, die insbesondere den derzeitigen Seeverkehr nach Korsika abwickeln (mit mehr als 10 verfügbaren Liegeplätzen). Diese beiden Terminals sind direkt an drei Autobahnen angebunden: die A7, die durch den gesamten Rhône-Korridor von Lyon bis Marseille verläuft, die A50, die Marseille mit Toulon im Osten verbindet, und die A55, die Marseille mit Martigues im Westen verbindet.

2.2.1.2. Der Hafen von Toulon

(30) Der Hafen von Toulon bietet nationale und internationale Seeverkehrsverbindungen (Spanien, Italien) an. Er verfügt über vier Terminals in der Bucht von Toulon: zwei Terminals in Brégaillon und zwei Terminals im Stadtzentrum von Toulon bzw. in La Seyne-sur-Mer. Der Hafen von Toulon wird von der Industrie- und Handelskammer Var (im Folgenden „**IHK Var**“) verwaltet.

(31) Das südliche Terminal in Brégaillon dient ausschließlich dem Schwerlasttransport, während das nördliche Terminal (im Folgenden „**Toulon-Brégaillon**“) über einen Liegeplatz verfügt, der ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt ist. Das Terminal in La Seyne-sur-Mer wird ausschließlich für Kreuzfahrtschiffe genutzt, während das Terminal im Stadtzentrum (im Folgenden „**Toulon-Port de Commerce**“) mit seinen drei Liegeplätzen für Fähren, Kreuzfahrtschiffe und kombinierte Passagier- und Frachtschiffe genutzt wird. Das Terminal Toulon-Port de Commerce wickelt derzeit alle Seeverkehrsdienste zwischen Toulon und Korsika ab. Der Hafen von Toulon liegt relativ nahe der Autobahn A50 und des Bahnhofs Toulon.

2.2.1.3. Der Hafen von Nizza

(32) Der Hafen von Nizza liegt im Stadtzentrum. Er wird von der Industrie- und Handelskammer Nizza Côte d'Azur (im Folgenden „**IHK Nizza Côte d'Azur**“) verwaltet. Der Hafen verfügt über zwei Terminals mit jeweils zwei Liegeplätzen für Fähren und kombinierte Passagier- und Frachtschiffe. Beide Terminals werden hauptsächlich für Kreuzfahrtschiffe und den Passagierverkehr und in geringerem Maße für den Frachtverkehr genutzt. Der Hafen von Nizza ist relativ weit von der Autobahninfrastruktur entfernt (ca. zehn Kilometer), der Bahnhof dagegen liegt relativ nahe.

2.2.2. *Die korsischen Häfen*

(33) Die korsischen Häfen mit Seeverkehrsverbindungen zum französischen Festland sind Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio und Propriano (im Folgenden „**korsische Häfen**“).

(34) Propriano ist der einzige korsische Hafen mit nur einer Verbindung zum französischen Festland (nach Marseille). An den anderen korsischen Häfen gibt es jeweils Verbindungen zu den drei Festlandhäfen (Marseille, Toulon, Nizza).

(35) Die korsischen Häfen werden von der Industrie- und Handelskammer Korsika (im Folgenden „**IHK Korsika**“) verwaltet.

(36) Die Stadt Bastia liegt im Nordosten Korsikas. Sie ist etwa 70 km von L'Île-Rousse im Norden Korsikas entfernt (1 Stunde 40 Minuten mit dem Auto und fast 2 Stunden mit öffentlichen Verkehrsmitteln), 145 km von Porto-Vecchio im Südosten der Insel und 150 km von Ajaccio. Die Stadt Ajaccio liegt an der Westküste Korsikas und ist etwa 70 km von Propriano im Südwesten der Insel entfernt (ca. 1 Stunde 30 Minuten mit dem Auto und 2 Stunden mit öffentlichen Verkehrsmitteln) und 140 km von Porto-Vecchio. Propriano und Porto-Vecchio sind 70 km voneinander entfernt (ca. 1 Stunde 30 Minuten mit dem Auto und 2 Stunden mit öffentlichen Verkehrsmitteln).

(37) Nur Bastia, Ajaccio und L'Île-Rousse verfügen über einen Bahnhof. Von Porto-Vecchio aus verkehren Überlandbusse nach Ajaccio, Propriano und Bastia und von Propriano aus nach Ajaccio und Porto-Vecchio. Aus Tabelle 1 und Tabelle 2 gehen die geschätzten Entfernungen zwischen den Orten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Frequenzen hervor:

Tabelle 1

Schienenverkehrsdienste auf Korsika

	Zahl der Hin- und Rückfahrten ([1]) pro Tag	Fahrtdauer
Ajaccio–Bastia	5	4 Std.
Ajaccio–L'Île-Rousse	2	4 Std. 45 Min. bis 5 Std.
Bastia–L'Île-Rousse	3	3 Std. 15 Min.

([1]) Eine Hin- und Rückfahrt entspricht zwei Fahrten.
Quelle: Corsica Railways

Tabelle 2

Überlandverbindungen auf Korsika (Bus)

	Zahl der Hin- und Rückfahrten pro Tag	Fahrtdauer
Ajaccio–Propriano	5	1 Std. 45 Min.
Ajaccio–Porto-Vecchio	4	3 Std. 30 Min.
Propriano–Porto-Vecchio	3	1 Std. 45 Min.
Bastia–L'Île-Rousse	2	1 Std. 30 Min.

Quelle: Gebietskörperschaft Korsika

2.2.2.1. Der Hafen von Bastia

(38) Bastia ist der größte Hafen Korsikas gemessen am Passagier- und Frachtaufkommen; auf ihn entfallen fast 60 % des gesamten Verkehrs zwischen Korsika und dem Festland. Es handelt sich um einen internationalen Hafen, der neben den Verbindungen nach Marseille, Toulon und Nizza auch Strecken nach Italien betreibt.

(39) Der Hafen von Bastia verfügt über ein Seeterminal mit acht Liegeplätzen für Fähren und kombinierte Passagier- und Frachtschiffe. Pläne für den Ausbau oder den Bau eines größeren Hafens werden derzeit geprüft, da der bestehende Hafen stark überlastet ist ([30]). Der Hafen liegt im Stadtzentrum und ist an die Landstraße 20 von Bastia nach Ajaccio angebunden.

2.2.2.2. Der Hafen von Ajaccio

(40) Ajaccio ist der zweitgrößte Hafen Korsikas gemessen am Passagier- und Frachtaufkommen. Neben den regelmäßigen Seeverkehrsverbindungen nach Marseille, Toulon und Nizza bietet der Hafen von Ajaccio auch saisonale Strecken nach Porto Torres (Sardinien), Calvi und Propriano an.

(41) Der Hafen von Ajaccio verfügt über ein Seeterminal mit sechs Liegeplätzen für Fähren und kombinierte Passagier- und Frachtschiffe. Er liegt im Stadtzentrum und ist an die Landstraße 20 nach Bastia im Nordosten und an die Landstraße 40 nach Bonifacio an der südlichen Spitze der Insel angebunden.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (abgerufen am 18. Oktober 2024).

2.2.2.3. Der Hafen von L'Île-Rousse

(42) Der Hafen von L'Île-Rousse liegt im Stadtzentrum und verfügt über ein Seeterminal mit zwei Liegeplätzen für Fähren und kombinierte Passagier- und Frachtschiffe. Er ist der einzige korsische Hafen, der für den Umschlag gefährlicher Güter der Klasse 1 (explosive Stoffe und Gegenstände) zugelassen ist. Der Hafen ist sehr gut an die Landstraße 30 angebunden, die nach Calvi (25 km westlich) und Ponte-Leccia in der Landesmitte führt.

2.2.2.4 Der Hafen von Porto-Vecchio

(43) Der Hafen von Porto-Vecchio liegt im Stadtzentrum und verfügt über ein Seeterminal mit zwei Liegeplätzen für Fähren und kombinierte Passagier- und Frachtschiffe. Die Landstraße 10 nach Bonifacio im Süden und Bastia im Norden ist recht schnell zu erreichen.

2.2.2.5 Der Hafen von Propriano

(44) Der Hafen von Propriano liegt im Stadtzentrum und verfügt über ein Seeterminal mit zwei Liegeplätzen für Fähren und kombinierte Passagier- und Frachtschiffe. Die Landstraße 40 nach Bonifacio im Süden und Ajaccio im Norden ist recht schnell zu erreichen.

2.3. **Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem französischen Festland**

(45) Die französischen Behörden legten eine Beschreibung der Seeverkehrsdienste vor, die zwischen 2016 und 2020 erbracht wurden ([31]). Zwischen 2016 und 2020 führten drei Seeverkehrsunternehmen Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem französischen Festland durch: Corsica Ferries (von Toulon und Nizza), Corsica Linea und La Méridionale (von Marseille). Ein viertes Unternehmen, Moby Line, erbrachte zwischen 2016 und 2019 ebenfalls Seeverkehrsdienste, und zwar zwischen Nizza und Korsika.

2.3.1. *Seefrachtverkehr*

(46) Der Seeverkehr ist die wichtigste Beförderungsart für den Güterverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika. Insgesamt ist das Seefrachtverkehrsaufkommen zwischen Korsika und dem Festland das ganze Jahr über relativ konstant. Während der COVID-19-Gesundheitskrise ist es nicht signifikant zurückgegangen.

2.3.1.1. Daten über den Seefrachtverkehr zwischen Korsika und dem französischen Festland

(47) Der Seefrachtverkehr findet vom französischen Festland nach Korsika ausschließlich auf den Strecken zwischen den Festlandhäfen und den korsischen Häfen statt.

(48) Was die Festlandhäfen betrifft, so konzentriert sich der Großteil des Güterverkehrs auf Strecken nach/von Marseille (Tabelle 3 und Tabelle 4). Der Hafen von Marseille hat einen relativ konstanten Marktanteil von rund 80 % am gesamten Güterverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika (Tabelle 4).

Tabelle 3

Güterverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika nach Festlandhafen (Einfuhren/Ausfuhren in laufenden Metern ([1]))

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

([1]) Laufender Meter (im Folgenden „**Lfm.**") ist eine Maßeinheit für nach Metern verkaufte Waren mit konstantem Querschnitt. Dieses Maß wird auch zur Angabe der Länge konstanter Elemente (z. B. Sattelzug) verwendet, unabhängig von ihren anderen Abmessungen.

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023

([31]) In den Verkehrsdaten in diesem Beschluss sind die Jahre 2021 und 2022 nicht berücksichtigt, da die französischen Behörden den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen erst ab Ende 2021 ermittelt haben.

Tabelle 4

Güterverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika nach Festlandhafen (Einfuhren/Ausfuhren, in %)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marseille	77 %	81 %	82 %	82 %	81 %
Toulon	21 %	18 %	17 %	17 %	17 %
Nizza	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Insgesamt	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023

(49) Was die korsischen Häfen betrifft, so konzentrieren sich die Verkehrsströme hauptsächlich auf die Häfen von Ajaccio und Bastia (Tabelle 5 und Tabelle 6). Wie in Tabelle 6 dargestellt, hatten diese beiden Häfen zwischen 2016 und 2020 einen relativ konstanten Marktanteil von etwa 35 % (Ajaccio) und 50 % (Bastia) am gesamten Güterverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika.

Tabelle 5

Güter zwischen dem französischen Festland und Korsika nach korsischem Hafen (Einfuhren/Ausfuhren, Lfm.)

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023

Tabelle 6

Güterverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika nach korsischem Hafen (Einfuhren/Ausfuhren, in %)

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023

2.3.1.2. Arten von Seefrachtverkehr

(50) Die Beförderung von Seefracht zwischen dem französischen Festland und Korsika erfolgt ausschließlich im Ro-Ro-Verkehr ([32]) mit den entsprechenden Schiffen, nämlich mit **Ro-Pax-Schiffen** (kombinierte Passagier- und Frachtschiffe) ([33]) und reinen **Ro-Ro-Schiffen** (die nur Fracht befördern). Abgesehen von bestimmten Sondergütern (Zement, Schwerlasten usw.) erfolgt die Beförderung zwischen Korsika und dem Festland nur mit Ro-Pax-Schiffen.

(51) Nach Angaben der französischen Behörden ([34]) wird der Ro-Ro-Güterverkehr in „Fracht mit Zugmaschine“ und „Fracht ohne Zugmaschine“ unterteilt.

(52) „Fracht mit Zugmaschine“ bezeichnet die Beförderung von Gütern mit einem Straßenfahrzeug von mehr als 6 Metern Länge mit eigenem Antrieb (Transporter, Lkw und ähnliche Fahrzeuge sowie Sattelanhänger mit Zugmaschine (Sattelzug)). Diese Fahrzeuge können direkt vom Fahrer auf das Schiff gefahren und wieder heruntergefahren werden, ohne dass eine Abfertigung am Hafen erforderlich ist. Die drei Festlandhäfen und die korsischen Häfen wickeln alle Fracht mit Zugmaschine ab.

(53) „Fracht ohne Zugmaschine“ bezeichnet die Beförderung von Waren mit Sattelauflieger ([35]). Beim Boarding wird der Sattelauflieger am Abfahrtskai von der Zugmaschine gelöst und an ein spezielles Hafenzugfahrzeug angehängt, bevor er im Ankunftshafen den umgekehrten Vorgang durchläuft, bei dem eine andere Zugmaschine den Anhänger an seinen Bestimmungsort bringt. Der größte Anteil des Seefrachtverkehrs zwischen Korsika und dem französischen Festland entfällt auf Fracht ohne Zugmaschine (64 % der gesamten zwischen 2016 und 2020 beförderten Lfm., ggü. 36 % bei der Fracht mit Zugmaschine).

2.3.1.2.1. Fracht mit Zugmaschine

(54) Was die Festlandhäfen betrifft, so wird die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine hauptsächlich von den Häfen Marseille und Toulon abgewickelt (Tabelle 7 und Tabelle 8). Am Hafen von Marseille entfielen zwischen 2016 und 2020 durchschnittlich rund 20 % des gesamten Frachtaufkommens, das nach/von Korsika befördert wurde, auf Fracht mit Zugmaschine.

Tabelle 7

Beförderung von Fracht mit Zugmaschine nach Festlandhafen (Einfuhren/Ausfuhren, in Lfm.)

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023

([32]) Ro-Ro-Verkehr bezeichnet die Beförderung von Gütern (Pkw, Lkw, Anhänger, Baumaschinen und Ausrüstung für übergroße Lasten) mit speziellen Schiffen, den sogenannten Ro-Ro-Schiffen.

([33]) Nach Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2110 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. November 2017 über ein System von Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates (ABl. L 315 vom 30.11.2017, S. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj) ist ein „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ (Ro-Pax) ein Schiff, das so gestaltet ist, dass Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge unmittelbar an und von Bord fahren können, und das mehr als zwölf Fahrgäste befördert.

([34]) Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023.

([35]) Sattelauflieger sind Fahrzeuge ohne Motor, die nur Räder am hinteren Ende haben. Der vordere Teil hat keine Räder und ist an die Zugvorrichtung von Trägerfahrzeugen oder Sattelzugmaschinen angepasst. Die Kombination aus Zugmaschine und Sattelauflieger bildet ein Sattelkraftfahrzeug.

Tabelle 8

Beförderung von Fracht mit Zugmaschine nach Festlandhafen (Einfuhren/Ausfuhren, in %)

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023

2.3.1.2.2. Fracht ohne Zugmaschine

(55) Der Hafen von Marseille ist der einzige Festlandhafen, in dem zwischen 2016 und 2020 die Beförderung von Fracht ohne Zugmaschine nach/von Korsika abgewickelt wurde. Alle korsischen Häfen wickeln Fracht ohne Zugmaschine ab. Diese Art von Frachtverkehr wird ausschließlich zwischen Marseille und den korsischen Häfen abgewickelt.

2.3.2. *Personenseeverkehr*

(56) Seeverkehrsdienste für Personen werden zwischen Korsika und Frankreich/Italien durchgeführt. Auf die Verbindungen zum französischen Festland entfielen zwischen 2014 und 2019 durchschnittlich rund 65 % des Personenseeverkehrs, mit mehr als 2,7 Mio. Fahrgästen in den Jahren 2017 und 2018; im Jahr 2019 gingen die Zahlen auf 2,52 Mio. zurück. 2020 nahm der Personenseeverkehr infolge der COVID-19-Krise um 32 % ab.

(57) Im Gegensatz zum Güterseeverkehr ist der Personenseeverkehr saisonabhängig und die Nachfrage ist in der Hauptsaison (d. h. von April bis Oktober) höher als in der übrigen Zeit des Jahres.

(58) Der Großteil des Personenseeverkehrs an den Festlandhäfen konzentriert sich auf Toulon (Tabelle 9 und Tabelle 10). Zwischen 2016 und 2020 erhöhten sich die Marktanteile der Häfen Marseille und Toulon leicht, während der Anteil von Nizza deutlich zurückging (Tabelle 10).

Tabelle 9

Personenseeverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika nach Festlandhafen (Anzahl der Fahrgäste)

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023

Tabelle 10

Personenseeverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika nach Festlandhafen (in %)

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023

(59) Der Großteil des Personenseeverkehrs an den korsischen Häfen konzentriert sich auf Bastia und Ajaccio. Wie aus Tabelle 11 und Tabelle 12 hervorgeht, ist die Verteilung des Personenverkehrs auf die korsischen Häfen relativ konstant geblieben.

Tabelle 11

Personenseeverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika nach korsischem Hafen (Anzahl der Fahrgäste)

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023

Tabelle 12

Personenseeverkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika nach korsischem Hafen (in %)

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023

2.4. Rechtlicher Rahmen für die Erbringung von Seeverkehrsdiensten zwischen Korsika und dem französischen Festland

(60) Der Seeverkehr wurde 1992 in der Europäischen Union mit der Annahme der „**Seekabotageverordnung**“ ([36]) liberalisiert. Die französischen Behörden haben jedoch die Seeverkehrsdienste nach Korsika nie vollständig liberalisiert, da ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen besteht, der eine allgemeine Beschränkung des freien Dienstleistungsverkehrs erfordert.

(61) Folglich gibt es derzeit keinen rein kommerziellen Verkehr zwischen dem französischen Festland und Korsika. Seeverkehrsdienste werden entweder im Rahmen von „**Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes**“ (im Folgenden „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“) im Sinne von Artikel 2 Absatz 4 und Artikel 4 Absatz 2 der Seekabotageverordnung oder im Rahmen eines Vertrags über Verkehrsdienste aufgrund von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Definition aus Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 4 Absatz 1 der Seekabotageverordnung erbracht.

2.4.1. *Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen*

(62) Die Gebietskörperschaft Korsika entschied mit dem Beschluss Nr. 13/263 der korsischen Territorialversammlung vom 20. Dezember 2013, geändert durch den Beschluss Nr. 18/266 vom 27. Juli 2018 und Nr. 19/128 vom 25. April 2019, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen einzuführen, die von jedem Seeverkehrsunternehmen zu erfüllen sind, das Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem französischen Festland anbieten möchte (im Folgenden „**gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen 2019**“) ([37]).

(63) Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 gelten für alle Seeverkehrsdienste, die zwischen den korsischen Häfen und den drei Festlandhäfen ab dem 1. Oktober 2019 für einen Zeitraum von zehn Jahren, d. h. bis zum 30. September 2029, erbracht werden. Diese Verpflichtungen beinhalten u. a. eine Mindestanzahl von ganzjährigen Hin- und Rückfahrten auf jeder Seestrecke und Höchsttarife für die Beförderung von Gütern/Personen, die die Seeverkehrsunternehmen nicht überschreiten dürfen. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 sehen keinen finanziellen Ausgleich für Seeverkehrsunternehmen für die Erfüllung dieser Verpflichtungen vor.

2.4.2. *Rückblick auf die zwischen 1976 und 2022 geschlossenen Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes*

(64) Bislang waren nur die Seeverkehrsdienste zwischen Marseille und den korsischen Häfen Gegenstand eines Vertrags über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes. Seeverkehrsdienste von den Häfen Toulon und Nizza aus wurden im Rahmen von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erbracht.

(65) 1976 wurde ein erster Konzessionsvertrag für öffentliche Dienste zwischen dem öffentlichen Unternehmen Société Nationale Corse Méditerranée (im Folgenden „**SNCM**“) und dem privaten Unternehmen Compagnie Méridionale de Navigation (jetzt La Méridionale) einerseits und dem französischen Staat andererseits unterzeichnet, um die räumliche Kontinuität zwischen Korsika und dem Festland für einen Zeitraum von 25 Jahren, d. h. bis 2001, zu gewährleisten.

(66) Mit Wirkung vom 1. Januar 2002 bediente SNCM (über La Méridionale) die Strecke zwischen Marseille und Korsika im Rahmen eines Vertrags über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, der mit der Gebietskörperschaft Korsika für einen Zeitraum von fünf Jahren geschlossen wurde.

(67) Vom 1. Juli 2007 bis zum 31. Dezember 2013 führten SNCM und La Méridionale diesen Dienst im Rahmen eines neuen, am 7. Juni 2007 geschlossenen Vertrags über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes (im Folgenden „**Vertrag 2007-2013**“) durch, der alle fünf Strecken zwischen dem Hafen von Marseille und den korsischen Häfen abdeckte. Die Kommission erklärte einen Teil der im Rahmen des Vertrags 2007-2013 gewährten Ausgleichszahlungen als mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfe ([38]).

([36]) Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) Der Beschluss Nr. 19/128 vom 25. April 2019 mit Einzelheiten zum Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 ist abrufbar unter: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (abgerufen am 18. Oktober 2024).

([38]) Beschluss 2013/435/EU der Kommission vom 2. Mai 2013 über die staatliche Beihilfe SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) Frankreichs zugunsten der Société Nationale Corse Méditerranée und der Compagnie Méridionale de Navigation (ABl. L 220 vom 17.8.2013, S. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). In diesem Beschluss stellte die Kommission fest, dass die Finanzierung des ganzjährigen öffentlichen Dienstes im Personen- und Güterseeverkehr (Basisdienst) mit dem Binnenmarkt vereinbar sei. Sie erklärte jedoch die Ausgleichszahlungen, die die Gebietskörperschaft Korsika für die Finanzierung einer zusätzlichen Fahrgastbeförderung zwischen Marseille und jedem der fünf korsischen Häfen in den Sommermonaten gezahlt hatte, für mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

(68) Die Gebietskörperschaft Korsika entschied mit dem Beschluss der korsischen Territorialversammlung vom 6. September 2013, fünf separate Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für jede der fünf Strecken zwischen dem Hafen von Marseille und den korsischen Häfen für den Zeitraum 2014-2023 zu vergeben. Die Gebietskörperschaft Korsika vergab diese Verträge an SNCM und La Méridionale. Im Anschluss an ein am 28. November 2014 eingeleitetes und am 20. November 2015 mit Urteil des Handelsgerichts Marseille abgeschlossenes Insolvenzverfahren trat SNCM jedoch im Dezember 2015 von dem Vertrag zurück. Der Großteil der Vermögenswerte wurde im Jahr 2016 vom Konsortium Corsica Maritima erworben und in das am 10. Dezember 2015 neu gegründete Seeverkehrsunternehmen Corsica Linea integriert. Corsica Linea war bis zum 1. Oktober 2016 Unterauftragnehmer im Rahmen der Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den Zeitraum 2014-2023, die mit Urteil des Verwaltungsgerichts Bastia vom 7. April 2015 aufgelöst wurden.

(69) An das Unternehmen „Groupement Corsica Linea — La Méridionale“ wurden daraufhin mehrere „befristete“ Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den Zeitraum 2016-2022 für die Personen- und Güterbeförderung im Seeverkehr vergeben:

— fünf für den Zeitraum vom 1. Oktober 2016 bis zum 30. September 2017 für die Strecken zwischen dem Hafen von Marseille und jedem der korsischen Häfen;

— fünf für den Zeitraum vom 1. Oktober 2017 bis zum 31. Mai 2019, verlängert bis zum 30. September 2019, für die Strecken zwischen dem Hafen von Marseille und jedem der korsischen Häfen;

— fünf für den Zeitraum vom 1. Oktober 2019 bis zum 31. Dezember 2020, verlängert bis zum 28. Februar 2021, für die Strecken zwischen dem Hafen von Marseille und jedem der korsischen Häfen (im Folgenden „**Verträge 2019-2020**“) ([39]);

— fünf für den Zeitraum vom 1. März 2021 bis zum 31. Dezember 2022 für die Strecken zwischen dem Hafen von Marseille und jedem der korsischen Häfen (im Folgenden „**Verträge 2021-2022**“) ([40]).

(70) Die Verträge 2019-2020 sind Gegenstand eines gesonderten beihilferechtlichen Prüfverfahrens der Kommission (registriert unter dem Aktenzeichen SA.49207).

3. BESCHREIBUNG DER GEMEINWOHLAUFTRÄGE

3.1. Zweck der Gemeinwohlaufträge

(71) Die Maßnahmen, die Gegenstand dieses Verfahrens sind, betreffen den finanziellen Ausgleich, den das korsische Verkehrsamt im Rahmen der fünf Gemeinwohlaufträge für Seeverkehrsdienste nach Korsika für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2030 vergeben hat. Diese Gemeinwohlaufträge betreffen die Erbringung von Seeverkehrsdiensten für Güter und Personen zwischen dem Hafen von Marseille und jeweils einem korsischen Hafen (Erwägungsgrund 33). Der Gesamtbetrag der Beihilfe wird auf 853 600 000 EUR geschätzt.

(72) Zweck der Gemeinwohlaufträge ist es, den von den französischen Behörden für jede dieser Strecken ermittelten Gemeinwohlbedarf an Seeverkehrsdiensten für Güter und Personen zu decken.

3.2. Begünstigte der Gemeinwohlaufträge

(73) Begünstigte der Gemeinwohlaufträge sind Corsica Linea und La Méridionale (im Folgenden „**Begünstigte der Gemeinwohlaufträge**“ oder „**Auftragnehmer**“), einzeln oder zusammen (Tabelle 13).

([39]) Die Verträge 2019-2020 betrafen die Personenbeförderung im Seeverkehr (Fahrgäste, die aus medizinischen Gründen reisen, Studierende, Fahrer, die Fracht mit Zugmaschine begleiten, und — ausschließlich auf der Strecke zwischen Marseille und Propriano — alle Fahrgäste) und die Güterbeförderung (Fracht mit und ohne Zugmaschine).

([40]) Die Verträge 2021-2022 hatten denselben Zweck wie die Verträge 2019-2020.

Tabelle 13

Begünstigte der Gemeinwohlaufträge

Lose	Strecken	Auftragnehmer
1	Marseille–Ajaccio	„Groupement Corsica Linea — La Méridionale“
2	Marseille–Bastia	Corsica Linea
3	Marseille–Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marseille–Propriano	Corsica Linea
5	Marseille–L'Île-Rousse	Corsica Linea

Quelle: Anmeldung der französischen Behörden vom 27. Dezember 2022

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) Corsica Linea ist eine vereinfachte Aktiengesellschaft, die auf den Personen- und Güterseeverkehr spezialisiert ist ([41]).

(75) Corsica Linea ist eine Tochtergesellschaft der CM Holding Group, die aus 150 Unternehmen besteht und 15 Hauptaktionäre hat. Das Unternehmen beschäftigt mehr als 1 000 Personen und verfügt über eine Flotte von neun Schiffen.

(76) Das Unternehmen führt derzeit unter französischer Flagge Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem Hafen von Marseille im Rahmen der Gemeinwohlaufträge sowie Seeverkehrsdienste vom Hafen von Marseille nach Tunesien und Algerien durch ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) La Méridionale ist eine Aktiengesellschaft, die auf den Personen- und Güterseeverkehr spezialisiert ist ([43]).

(78) Seit dem 1. Juni 2023 ist La Méridionale eine Tochtergesellschaft der CMA CGM Group, nachdem sie von der STEF Group übernommen worden war, die seit 2009 Eigentümerin des Unternehmens war. La Méridionale beschäftigt knapp 650 Personen und verfügt über eine Flotte von vier Schiffen ([44]).

(79) Das Unternehmen führt derzeit unter französischer Flagge Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem Hafen von Marseille im Rahmen der Gemeinwohlaufträge und seit 2024 Seeverkehrsliniendienste zwischen Toulon und L'Île-Rousse im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 durch. Es führt auch Seeverkehrsdienste vom Hafen von Marseille nach Marokko durch.

3.3. **Verwaltungsbehörde, die die Maßnahmen gewährt**

(80) Die französischen Behörden gaben in ihrer Anmeldung an, dass das korsische Verkehrsamt (OTC) die für die Gewährung der Maßnahmen zuständige Behörde sei.

(81) Das korsische Verkehrsamt ist eine staatliche Industrie- und Handelseinrichtung auf regionaler Ebene, die durch das Gesetz Nr. 91-428 vom 13. Mai 1991 über das Statut der korsischen Territorialversammlung geschaffen wurde.

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

(82) In Artikel L. 4420-20 der Allgemeinen Gebietskörperschaftsordnung (im Folgenden „**CGCT**“) sind die Aufgaben und Befugnisse des korsischen Verkehrsamts festgelegt; daraus geht hervor, dass es der Aufsicht der Gebietskörperschaft Korsika unterliegt (die selbst eine Behörde im Sinne des Artikels L. 4421-1 CGCT ist ([45])) ([46]). Nach Artikel L. 4420-20 CGCT wird der Vorsitz des korsischen Verkehrsamts von einem vom Präsidenten des Exekutivrats der Gebietskörperschaft Korsika ernannten Mitglied des Exekutivrats wahrgenommen. Der staatliche Vertreter in der Gebietskörperschaft Korsika nimmt automatisch an den Sitzungen des Verwaltungsrats des korsischen Verkehrsamts teil und ist Adressat seiner Beschlüsse. Das OTC wird von einem Direktor geleitet, der auf Vorschlag des Präsidenten des korsischen Verkehrsamts auf Anordnung des Exekutivrats ernannt wird. Der Verwaltungsrat des korsischen Verkehrsamts setzt sich aus Vertretern der Berufsverbände und hauptsächlich aus gewählten Vertretern der korsischen Territorialversammlung zusammen, die eines der Organe der Gebietskörperschaft Korsika im Sinne des Artikels L. 4422-1 CGCT ist.

(83) Gemäß den Leitlinien der Gebietskörperschaft Korsika ([47]) ist das OTC für die Entwicklung, Koordinierung und Umsetzung der regionalen Luft- und Seeverkehrspolitik zwischen Korsika und dem französischen Festland zuständig. Gemäß Artikel L. 4420-20 CGCT schließt das korsische Verkehrsamt mit den Unternehmen, die mit dem Betrieb der zur Gewährleistung der räumlichen Kontinuität erforderlichen Luft- und Seeverkehrsstrecken betraut wurden, Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, in denen die Tarife, die Leistungsbedingungen, die Qualität der Dienste und die Überwachungsverfahren festgelegt sind.

(84) In Artikel L. 4420-20 CGCT heißt es hierzu, dass das korsische Verkehrsamt die Verträge über den Zuschuss für die räumliche Kontinuität gemäß Artikel L. 4425-26 CGCT finanziert, der ihm von der Gebietskörperschaft Korsika gezahlt wird. Diesen Zuschuss zahlt der Staat gemäß Artikel L. 4425-23 CGCT an die Gebietskörperschaft Korsika. Mit dem Zuschuss für die räumliche Kontinuität, der sich auf 187 Mio. EUR pro Jahr beläuft, werden die Vereinbarungen zur räumlichen Kontinuität im Luft- und Seeverkehr zwischen Korsika und dem Festland finanziert ([48]).

3.4. Feststellung eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen für den Seeverkehr zwischen Korsika und dem französischen Festland

(85) In diesem Abschnitt werden zunächst i) die Verfahren beschrieben, die von den französischen Behörden eingeleitet wurden, um das Vorliegen eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen festzustellen. Anschließend werden die Schlussfolgerungen der französischen Behörden zum Vorliegen eines solchen Bedarfs für ii) die Personenbeförderung im Seeverkehr und iii) die Güterbeförderung dargelegt.

3.4.1. *Darstellung der von den französischen Behörden eingeleiteten Verfahren zur Feststellung eines Bedarfs an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen*

(86) Da die Verträge 2021-2022 am 31. Dezember 2022 ausliefen (Erwägungsgrund 69), führten die französischen Behörden ab Dezember 2021 eine Analyse durch, um festzustellen, ob bei den Nutzern nach wie vor ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen für den Seeverkehr zwischen Korsika und dem französischen Festland und insbesondere zwischen Marseille und den fünf korsischen Häfen besteht.

(87) Die französischen Behörden gaben an, dass das Verfahren zur Feststellung, ob ein solcher Bedarf an Seeverkehrsdiensten für Güter und Personen noch besteht, in drei Phasen habe durchgeführt werden müssen.

(88) Die erste Phase bestand darin, die Nachfrage der Nutzer nach Seeverkehrsdiensten zu ermitteln und zu quantifizieren. Zu diesem Zweck führten die französischen Behörden zwei öffentliche Konsultationen durch.

(89) In der zweiten Phase sollte festgestellt werden, ob der Markt die ermittelte Nachfrage der Nutzer ganz oder teilweise decken kann. Die französischen Behörden führten auch hierzu eine öffentliche Konsultation durch.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (abgerufen am 18. Oktober 2024).
([46]) Ebd.
([47]) Nach Artikel L. 4424-18 CGCT legt die Gebietskörperschaft Korsika auf der Grundlage des Prinzips der räumlichen Kontinuität, das die Folgen des Insellage abschwächen soll, die Modalitäten für die Organisation des Seeverkehrs zwischen Korsika und dem jeweiligen Zielort auf dem französischen Festland fest.
([48]) Bericht des regionalen Rechnungshofs Korsikas vom 2. November 2021, Abschnitt 2.1, veröffentlicht auf der Website des französischen Rechnungshofs: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (abgerufen am 18. Oktober 2024).

(90) Die französischen Behörden beauftragten das Wirtschaftsberatungsunternehmen Gecodia mit der Durchführung dieser beiden ersten Phasen. Gecodia war insbesondere für die Erhebung und Verarbeitung der von Nutzern und Seeverkehrsunternehmen eingeholten Informationen sowie für die Erstellung einer Zusammenfassung der im Anschluss an die vom korsischen Verkehrsamt durchgeführten öffentlichen Konsultationen eingegangenen Antworten zuständig. Darüber hinaus war Gecodia mit der Durchführung zusätzlicher Studien beauftragt, in deren Rahmen festgestellt werden sollte, ob im Seeverkehr zwischen Korsika und dem französischen Festland ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen besteht.

(91) Am Ende der zweiten Phase legte Gecodia dem korsischen Verkehrsamt seinen Abschlussbericht vom 14. März 2022 (im Folgenden „**Gecodia-Bericht**“) vor. In dem Gecodia-Bericht wurden Angebot und Nachfrage auf dem Markt untersucht und Schlussfolgerungen darüber gezogen, ob ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen für den Seeverkehr zwischen Korsika und dem Festland besteht.

(92) In der dritten Phase sollte der Ansatz ermittelt werden, der das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts bei der Erfüllung des ermittelten Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen am wenigsten beeinträchtigen würde. In dieser letzten Phase sollte sichergestellt werden, dass durch die Entscheidungen der Gebietskörperschaft Korsika über die Art und Weise, wie der ermittelte Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen gedeckt werden soll, der Wettbewerb so wenig wie möglich eingeschränkt wird. Die dritte Phase wird in Abschnitt 3.5 beschrieben.

3.4.1.1. Eingeleitete Verfahren zur Ermittlung der Nutzernachfrage

(93) Um die erste Phase (siehe Erwägungsgrund 88) abzuschließen, leiteten die französischen Behörden am 7. Dezember 2021 eine öffentliche Konsultation der Nutzer des Güter- und Personenseeverkehrs zwischen dem Hafen von Marseille und den fünf korsischen Häfen (im Folgenden „**Konsultation der Nutzer**“ oder „Nutzerkonsultation“) ein.

(94) Im Rahmen der einmonatigen Konsultation wurden alle Nutzer und andere Beteiligte aufgefordert, zu den betreffenden Seeverkehrsdiensten Stellung zu nehmen. Die Konsultation der Nutzer wurde auf der Website des korsischen Verkehrsamts veröffentlicht und in der lokalen und regionalen Presse angekündigt.

(95) Sie umfasste mehrere Fragebogen mit jeweils rund 20 Fragen, die an verschiedene Kategorien von Nutzern gerichtet waren. Die Konsultation beinhaltete auch ein Begleitdokument zur öffentlichen Untersuchung, in dem die allgemeinen Merkmale der Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem französischen Festland dargelegt wurden ([49]) und das eine kurze und vorläufige Beschreibung der verschiedenen Kategorien von Nutzern des Güter- und Personenseeverkehrs zwischen Korsika und dem französischen Festland enthielt.

(96) Außerdem leiteten die französischen Behörden am 22. Januar 2022 eine einmonatige Konsultation der Festlandhäfen (Marseille, Toulon und Nizza) ein (im Folgenden „**Konsultation der Häfen**“). Diese Konsultation umfasste einen Fragebogen, in dem die Hafenbehörden insbesondere zu den Merkmalen ihrer Infrastruktur sowohl für die Güter- als auch für die Personenbeförderung befragt wurden.

3.4.1.2. Eingeleitete Verfahren zur Ermittlung des verfügbaren Marktangebots zur Deckung der Nutzernachfrage

(97) Zum Abschluss der zweiten Phase gemäß Erwägungsgrund 89 leiteten die französischen Behörden am 19. Januar 2022 eine fünfwöchige Konsultation der Seeverkehrsunternehmen ein (im Folgenden auch „**Konsultation der Seeverkehrsunternehmen**“) ein. Diese Konsultation war auf der Website der Gebietskörperschaft Korsika verfügbar und zugänglich.

(98) Auf der Einleitungsseite zur Konsultation der Seeverkehrsunternehmen forderten die französischen Behörden die betreffenden Unternehmen auf, ihre Absichten in Bezug auf den Linienverkehr nach Korsika ab dem 1. Januar 2023 zu erläutern. Die Konsultation der Seeverkehrsunternehmen umfasste auch einen Fragebogen. Außerdem gab es ein Begleitdokument, das den Inhalt des Begleitdokuments zur Konsultation der Nutzer vom 7. Dezember 2021 (Erwägungsgrund 95) vollständig wiedergab und in dem die Ergebnisse der Konsultation der Nutzer zusammengefasst waren. Schließlich wurden betroffene Seeverkehrsunternehmen im Rahmen der Konsultation aufgefordert, Angaben zur Kapazität sowie dazu, wie viele Personen und welches Frachtvolumen sie ohne Gemeinwohlauftrag zwischen 2023 und 2028 befördern könnten, zu machen.

([49]) Diese allgemeinen Merkmale sind in Abschnitt 2.3 dieses Beschluss erläutert.

3.4.2. *Ermittlung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen für die Personenbeförderung im Seeverkehr*

(99) In diesem Unterabschnitt werden die Schlussfolgerungen der französischen Behörden in Bezug auf i) das Vorliegen einer Nachfrage der Nutzer nach Seeverkehrsdiensten für Personen zwischen Korsika und dem Festland und ii) die Feststellung, dass der Markt diese Nachfrage nicht erfüllen kann, dargelegt.

3.4.2.1. Ermittlung der Nachfrage der Fahrgäste

(100) In den folgenden Unterabschnitten werden die von den französischen Behörden durchgeführten Analysen zur *qualitativen* Nachfrage der Fahrgäste nach Seeverkehrsdiensten für Personen zwischen Korsika und dem Festland und zur *quantitativen* Nachfrage dieser Nutzer beschrieben.

3.4.2.1.1. Ermittlung der qualitativen Nachfrage der Fahrgäste

(101) In diesem Unterabschnitt werden zunächst die Ergebnisse der Konsultation der Nutzer, dann die Ergebnisse der Konsultation der Häfen und schließlich die Schlussfolgerungen des Gecodia-Berichts ergänzend zu den Ergebnissen der öffentlichen Konsultationen dargelegt.

3.4.2.1.1.1. Ergebnisse der Konsultation der Nutzer

3.4.2.1.1.1.1. An die Nutzer gerichtete Fragen

(102) In dem Begleitdokument zur Konsultation der Nutzer (Erwägungsgrund 95) erläuterten die französischen Behörden zunächst, dass bei den Seeverkehrsdiensten für Personen ([50]) zwischen den auf Korsika lebenden Fahrgästen ([51]) und gebietsfremden Fahrgästen ([52]) unterschieden werden müsse. Ferner heißt es darin, dass es unter den auf Korsika lebenden Fahrgästen eine spezifische Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten seitens einer bestimmten Kategorie von Nutzern gebe, nämlich von Fahrgästen, die aus medizinischen Gründen reisen (im Folgenden „**medizinische Fahrgäste**“); diese Nachfrage sei von der allgemeinen Fahrgastnachfrage zu unterscheiden. Aus dem Begleitdokument zur Konsultation der Nutzer geht auch hervor, dass das korsische Verkehrsamt einen Bedarf an öffentlichen Seeverkehrsdiensten für diese Nutzerkategorien im Rahmen der Verträge 2021-2022 festgestellt hat.

(103) Im Rahmen der Konsultation der Nutzer wurden die Nutzer daher gebeten, zwei Fragebogen auszufüllen: einen, der sich an alle Fahrgäste (Gebietsansässige Korsikas und Gebietsfremde) richtete, und einen weiteren, der nur an medizinische Fahrgäste gerichtet war ([53]).

(104) Der Fragebogen, der allen Fahrgästen (Gebietsansässige Korsikas und Gebietsfremde) zugesandt wurde, enthielt etwa 20 Fragen mit Antwortvorschlägen (in einigen Fällen konnten die Nutzer mehrere Antworten auswählen). Der Zeitaufwand für das Ausfüllen des Fragebogens wurde auf fünf Minuten geschätzt.

(105) In der ersten Frage wurden die Nutzer gebeten, Angaben zu den Seestrecken nach Korsika zu machen, die sie zwischen dem Hafen von Marseille und jeweils einem der fünf korsischen Häfen nutzen ([54]). Bei den Fragen 2 bis 6 ging es um Angaben zum Nutzerprofil (sozioprofessionelle Kategorie, gebietsansässig/gebietsfremd, Gründe für

([50]) In dem Begleitdokument zur Konsultation der Nutzer wurde ein möglicher intermodaler Wettbewerb zwischen dem See- und dem Luftverkehr für Beförderungen zwischen Korsika und dem französischen Festland ausgeschlossen, da „die Bewertung der Unternehmen und eine Analyse der Beförderungszeiten, der Frequenzen, der Preise und der Zuverlässigkeit der Beförderungsarten dazu führen, dass der Personenluftverkehr nicht in den gesamten oder einen Teil des relevanten Markts einbezogen wird“.

([51]) Der Fahrgaststatus „Einwohner Korsikas“ wird vom korsischen Verkehrsamt jeder Person zugewiesen, die ihren Hauptwohnsitz auf Korsika nachweisen kann.

([52]) Dem Begleitdokument zur öffentlichen Konsultation zufolge rechtfertigten mehrere Faktoren diese Unterscheidung, u. a. die Tatsache, dass die Einwohner Korsikas in den Genuss eines Sondertarifs kommen und regelmäßiger reisen als andere Fahrgäste.

([53]) Ein dritter Fragebogen richtete sich an Studierende, die zwischen Korsika und dem französischen Festland pendeln. Da Frankreich jedoch nicht zu dem Schluss gekommen ist, dass für diese Kategorie von Nutzern ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen besteht, enthält dieser Beschluss keine diesbezügliche Analyse.

([54]) Nutzten die Teilnehmer der Konsultation mehr als eine Strecke, sollten sie für jede genutzte Strecke einen eigenen Fragebogen ausfüllen.

die Fahrt ([55]), Häufigkeit der Fahrten ([56]) und Beförderungsbedarf ([57])). In den Fragen 7 bis 9 wurden die Nutzer nach ihrer Zufriedenheit mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten auf Korsika (zufrieden oder unzufrieden; bei „unzufrieden" sollten die Fahrgäste angeben, ob frühere oder spätere Abfahrts- oder Ankunftszeiten gewünscht sind) und mit der Frequenz der auf den genutzten Seestrecken angebotenen Seeverkehrsdienste gefragt. Die Fragen 10 bis 14 betrafen den Tarif für die betreffenden Dienste für die Einwohner Korsikas und zielten insbesondere darauf ab, in Erfahrung zu bringen, ob dieser Tarif angemessen ist oder geändert werden sollte.

(106) In den Fragen 15 bis 19 wurden die Nutzer gebeten, sich zu Alternativen zum Hafen von Marseille zu äußern, die sie nutzen könnten. Mit diesen Fragen sollte insbesondere in Erfahrung gebracht werden,

— ob die Nutzer zum Zeitpunkt der Buchung einer der von Marseille abgehenden Strecken auch die verfügbaren Strecken von den anderen Festlandhäfen in Erwägung zogen ([58]);

— Hauptgrund für die Wahl des Hafens von Marseille statt eines anderen Festlandhafens ([59]);

— ob die Nutzer im Falle einer hypothetischen Erhöhung des Tarifs für die Personenbeförderung am Hafen von Marseille um 5-10 % auf einen anderen Festlandhafen (Toulon, Nizza oder beides) für Fahrten nach oder von Korsika ausweichen würden;

— ob die Nutzer seit 2019 bereits Strecken von Toulon oder Nizza nach Korsika genutzt haben (Ja oder Nein), und falls ja, sollte der Hauptgrund für die Wahl eines anderen Festlandhafens (Toulon oder Nizza) anstelle des Hafens von Marseille angegeben werden ([60]).

(107) Die Fragen 20 bis 22 betrafen die Substituierbarkeit zwischen See- und Luftverkehr. Die Fragen dienten dazu herauszufinden, wie oft die Nutzer zum Zeitpunkt der Buchung Flüge und Überfahrten verglichen haben ([61]), was der Hauptgrund für die Entscheidung für das Schiff und gegen das Flugzeug war ([62]) und ob sie sich vorstellen könnten, im Falle einer Erhöhung des Tarifs um 5-10 % auf den Luftverkehr auszuweichen (Ja oder Nein).

(108) Der Fragebogen für medizinische Fahrgäste enthielt sowohl spezifische Fragen als auch Fragen, die mit denen im allgemeinen Fragebogen identisch waren (Erwägungsgrund 103) ([63]). Frage 3 der spezifischen Fragen bezog sich auf die Altersgruppe der Nutzer, Frage 4 auf die Anzahl der jährlich von den Nutzern unternommenen Hin- und Rückfahrten, Frage 5 darauf, ob eine Begleitperson mitfährt, Frage 6 darauf, ob eine Kabine und ein Stellplatz an Bord des Schiffes benötigt werden, Frage 7 auf die durchgeführte medizinische Behandlung und Frage 12 auf die Übernahme der Kosten im Zusammenhang mit der medizinischen Behandlung durch die Krankenversicherung.

(109) Die Fragebogen gaben den Nutzern grundsätzlich die Möglichkeit, Freitextbeiträge an consultationpublique@ofc-corse.fr zu senden.

3.4.2.1.1.1.2. Zusammenfassung der eingegangenen Antworten

(110) Den Angaben der französischen Behörden zufolge gingen mehr als 1 000 Antworten auf die Konsultation der Nutzer ein, davon waren 987 verwendbar (686 von Einwohnern Korsikas und 301 von gebietsfremden Fahrgästen).

(111) Dagegen gingen nur 42 Antworten auf den an medizinische Fahrgäste gerichteten Fragebogen ein. Angesichts der geringen Zahl der eingegangenen Antworten wurden die Ergebnisse dieser Konsultation von den französischen Behörden nicht berücksichtigt.

([55]) Die Antwortvorschläge (es konnten mehrere Antworten ausgewählt werden) lauteten wie folgt: Besuch von Familienangehörigen oder Freunden; Urlaubs-/Freizeitreise; Geschäftsreise; Aus medizinischen Gründen; Pendeln im Studium; Sonstiges (bitte Grund angeben).

([56]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Nie; Einmal im Jahr; Zwei- bis fünfmal im Jahr; Sechs- bis neunmal im Jahr; Mehr als zehnmal im Jahr.

([57]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Mit Kabine und Auto; Ohne Kabine oder Auto; Mit Auto und ohne Kabine; Mit Kabine und ohne Auto.

([58]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Ich habe keine Wahl (Buchung wird mir vorgegeben); Systematisch; Bei einigen Fahrten nicht (bitte Art der Fahrt angeben, bei der nicht verglichen wird); Nie.

([59]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Günstigster Tarif; Fahrplan; Bessere Servicequalität; Nähe des Hafens zu meinem Ziel; Dauerkarte für diese Strecke; Art der Fahrt; Sonstiges (bitte geben).

([60]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Günstigster Tarif; Günstigerer Fahrplan; Mein Ziel lag näher an dem gewählten Hafen; Weiß nicht; Sonstiges (bitte geben).

([61]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Systematisch; Regelmäßig; Gelegentlich; Nie.

([62]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Günstigerer Tarif; Notwendigkeit, ein Fahrzeug dabei zu haben; Möglichkeit einer Nachtüberfahrt mit Kabine; Kann nicht fliegen; Sonstiges (bitte geben).

([63]) Die Fragen 1-2 und 8-24 (mit Ausnahme der Frage 12) des Fragebogens für medizinische Fahrgäste waren mit denen des Fragebogens für alle Fahrgäste identisch.

(112) Die Antworten auf den von den französischen Behörden allen Fluggästen zugesandten Fragebogen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

— Die meisten Gebietsansässigen und Gebietsfremden (knapp 60 %) sind zwei- bis fünfmal pro Jahr mit dem Schiff zwischen Korsika und dem Festland unterwegs ([64]).

— 95 % der Gebietsansässigen und 93 % der Gebietsfremden geben an, dass sie für alle Strecken eine Kabine und ein Auto benötigen.

— Die Hauptgründe für die Fahrt sind Familienbesuche (72 %), Tourismus (56 %), Geschäftsreisen (29 %) und medizinische Gründe (23 %). Gebietsfremde Fahrgäste reisen ausschließlich zu touristischen Zwecken (56 %) und für Familienbesuche (52 %) ([65]).

— Die meisten Gebietsansässigen und Gebietsfremden waren mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten zum Zeitpunkt der Konsultation der Nutzer zufrieden (jeweils mehr als 80 % der Teilnehmer waren mit den Zeiten auf allen Strecken zufrieden).

— Die Frequenz der Überfahrten zwischen Marseille und Korsika zum Zeitpunkt der Konsultation der Nutzer wird den Bedürfnissen der gebietsansässigen Fahrgäste (57 %) und der gebietsfremden Fahrgäste (65 %) weitgehend gerecht ([66]).

(113) Aus der Zusammenfassung geht auch hervor, dass 54 % der gebietsansässigen Fahrgäste (41 % der gebietsfremden Fahrgäste) die angebotenen Überfahrten am Hafen von Marseille systematisch mit dem Angebot anderer Festlandhäfen vergleichen ([67]). Inwieweit Vergleiche durchgeführt werden, ist jedoch von Strecke zu Strecke unterschiedlich: Bei bestimmten Strecken wie Marseille–L'Île-Rousse oder Marseille–Porto-Vecchio vergleichen die gebietsansässigen Teilnehmer der Konsultation systematisch mit an anderen Festlandhäfen angebotenen Überfahrten (70 % bzw. 60 % bei Gebietsansässigen, 66 % bzw. 35 % bei Gebietsfremden); bei der Strecke Marseille–Propriano wird weniger häufig verglichen ([68]).

(114) Darüber hinaus ist unabhängig von der jeweiligen Strecke der Hauptgrund für die Wahl des Hafens von Marseille sowohl für gebietsansässige als auch für gebietsfremde Fahrgäste die Nähe zu ihrem Endziel (53 % bzw. 50 %). Bei einer hypothetischen Preiserhöhung um 5-10 % für die Überfahrt von Marseille könnten sich mindestens 60 % der Teilnehmer der Konsultation (Gebietsansässige und Gebietsfremde) vorstellen, auf Toulon auszuweichen, und 35 % auch auf Nizza ([69]). Im Jahr 2019 nutzten fast 70 % der gebietsansässigen Teilnehmer der Konsultation die Häfen von Toulon oder Nizza für ihre Fahrten nach/von Korsika (gegenüber 52 % der gebietsfremden Teilnehmer) ([70]). Hauptgrund für die Nutzung dieser beiden anderen Häfen sind günstigere Tarife über Toulon oder Nizza (57 % der Gebietsansässigen, 56 % der Gebietsfremden) ([71]).

([64]) 59 % der gebietsansässigen Fahrgäste (57 % der Gebietsfremden) geben an, dass sie im Durchschnitt zwei- bis fünfmal im Jahr mit dem Schiff unterwegs sind. 29 % der gebietsansässigen Fahrgäste sind einmal im Jahr mit dem Schiff unterwegs (38 % der Gebietsfremden). Fahrgäste, die mehr als sechsmal im Jahr mit dem Schiff unterwegs sind, sind in der Minderheit (12 % der Gebietsansässigen, 5 % der Gebietsfremden). Die Statistiken für die Strecke Marseille–Propriano sind recht ähnlich.

([65]) Die Statistiken sind für die Strecke Marseille–Propriano recht ähnlich, wenngleich der Tourismus für gebietsansässige Fahrgäste weniger wichtig ist (46 %); dafür liegen Familienbesuche (80 %), medizinische Fahrten (27 %) und Geschäftsreisen (26 %) über dem Durchschnitt. Bei den gebietsfremden Fahrgästen ist der Anteil der touristischen Fahrten überdurchschnittlich hoch (63 %) und der Anteil der Familienbesuche niedriger (44 %).

([66]) Die Statistiken für die Strecke Marseille–Propriano entsprechen im Großen und Ganzen dem Durchschnitt.

([67]) Im Gegensatz dazu vergleichen 20 % der gebietsansässigen Teilnehmer der Konsultation (35 % der gebietsfremden Teilnehmer) nie und reisen nur ab/nach Marseille. Für 20 % der Gebietsansässigen (21 % der Gebietsfremden) sind Vergleiche keine Option (Buchung wird vorgegeben), und 5 % der Gebietsansässigen (3 % der Gebietsfremden) vergleichen nur bei einigen Reisen.

([68]) 31 % der gebietsansässigen Teilnehmer der Konsultation (27 % der gebietsfremden Teilnehmer) vergleichen systematisch, während 44 % (50 %) nie vergleichen.

([69]) Diese Tarife sind für die Strecke Marseille–Propriano niedriger, daher würden dort mehr als die Hälfte der Teilnehmer der Konsultation nicht auf die anderen Festlandhäfen ausweichen.

([70]) Dieser Anteil trifft auf alle Strecken nach Korsika zu (mit Ausnahme von Propriano); mehr als 60 % der Teilnehmer der Konsultation, die die Strecke Marseille–Propriano nutzen, gaben an, sie hätten 2019 keine anderen Festlandhäfen für Fahrten nach und von Propriano genutzt.

([71]) Dieser Anteil ist auf der Strecke Marseille–Propriano deutlich niedriger, wo nur 40 % der Teilnehmer der Konsultation einen günstigeren Tarif an den anderen Häfen als Entscheidungskriterium ansehen; die Nähe des Hafens zum Endziel ist ein weiterer Hauptgrund für die Nutzung von Überfahrten zu/von den anderen Festlandhäfen (25 % der Teilnehmer).

(115) Was schließlich die Substituierbarkeit zwischen Luft- und Seeverkehr betrifft, so ergab die Konsultation der Nutzer, dass 56 % der gebietsansässigen Fahrgäste (79 % der gebietsfremden Fahrgäste) zum Zeitpunkt der Buchung einen Vergleich zwischen Schiff und Flugzeug anstellten ([72]). Diese Anteile sind bei bestimmten Strecken wie Marseille–Propriano größer ([73]). Was Frage 21 (Erwägungsgrund 107) betrifft, so ist der Hauptgrund dafür, dass sowohl die Gebietsansässige Korsikas (83 % der Teilnehmer der Konsultation) als auch Gebietsfremde (76 %) sich auf allen Strecken für eine Überfahrt statt für einen Flug entscheiden, die Notwendigkeit, ein Fahrzeug dabei haben zu müssen. Was einen möglichen Umstieg auf das Flugzeug im Falle einer hypothetischen Erhöhung des Beförderungstarifs um 5-10 % betrifft, so gab etwas mehr als die Hälfte der Teilnehmer der Konsultation an, dass sie nicht wechseln würden ([74]).

3.4.2.1.1.2. Ergebnisse der Konsultation der Häfen

3.4.2.1.1.2.1. Gestellte Fragen

(116) Der Fragebogen zur Konsultation der Häfen umfasste drei Teile zur Personenbeförderung.

(117) Im ersten Teil des Fragebogens (Fragen 1.1 bis 1.5) wurden die Hafenbehörden gebeten, sich zu den Merkmalen der Nutzernachfrage zu äußern, wie sie im Begleitdokument zur Konsultation der Nutzer (Erwägungsgrund 95) ermittelt und dargelegt wurden. Im ersten Teil wurden die Behörden gebeten,

— zur Unterscheidung zwischen gebietsansässigen, gebietsfremden und medizinischen Fahrgästen Stellung zu nehmen;

— die Größe des Einzugsgebiets ihres Hafens nach ihrer Marktkenntnis anzugeben;

— anzugeben, ob sie ihre Hafeninfrastruktur für den gesamten oder einen Teil des Personenverkehrs zwischen Korsika und dem Festland als nicht durch andere Häfen substituierbar ansehen;

— sich zum Wettbewerb — aktuell und über einen Zeitraum von sieben Jahren — bei der Personenbeförderung zwischen den Häfen zu äußern.

(118) Im zweiten Teil des Fragebogens wurden die Hafenbehörden gebeten, eine vollständige Beschreibung der Hafeninfrastruktur vorzulegen, die sie für Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem Festland nutzen würden.

(119) Im dritten Teil (Fragen 4.1 bis 4.8) wurden die Hafenbehörden im Wesentlichen nach der Kapazität ihrer Infrastruktur für die Abfertigung des Personenverkehrs gefragt. Sie wurden insbesondere gebeten, Folgendes anzugeben:

— ob ihre Infrastruktur über Bereiche verfügt, die für den Linienpersonenverkehr bestimmt sind ([75]);

— die Art der Schiffe, die sie abfertigen können ([76]);

— ob ihre Infrastruktur derzeit Linienpersonenverkehr abwickelt ([77]);

([72]) Aus der Zusammenfassung der Konsultation der Nutzer geht hervor, dass 33 % der Gebietsansässigen nie eine Überfahrt mit einem Flug vergleichen; 23 % tun dies gelegentlich; 13 % tun dies regelmäßig und 31 % systematisch. 64 % der Gebietsfremden vergleichen nie; 15 % tun dies gelegentlich; 7 % tun dies regelmäßig und 14 % systematisch.

([73]) Fast 80 % der Teilnehmer der Konsultation vergleichen auf der Strecke Marseille–Propriano eine Überfahrt nicht oder nur selten mit einem Flug.

([74]) Mehr als 60 % der Teilnehmer der Konsultation würden auf der Strecke Marseille–Propriano nicht auf das Flugzeug umsteigen.

([75]) In der Frage wurden die Hafenbehörden gebeten, Folgendes anzugeben: i) die Größe der Abfertigungsbereiche; ii) die Verfügbarkeit von Abfertigungsbereichen für den Linienverkehr mit Korsika; iii) die Möglichkeit, täglich oder wöchentlich Abfertigungsbereiche für den Linienverkehr mit Korsika zuzuweisen; und iv) ob Terminals für den Linienverkehr mit Korsika zur Verfügung stehen.

([76]) In der Frage wurden die Hafenbehörden gebeten, Folgendes anzugeben: i) die Anzahl der verfügbaren Kais; ii) Abfertigungszeiten in Abhängigkeit von der Kapazität des Schiffs; iii) die durchgeführten Umweltmaßnahmen.

([77]) In der Frage wurden die Hafenbehörden gebeten, Folgendes anzugeben: i) tägliche Aufnahmekapazität für Fahrgäste, ii) Abfertigungszeiten für Fahrgäste; iii) Anzahl der ein- oder aussteigenden Fahrgäste, die pro Stunde abgefertigt werden können.

— ob ihre Infrastruktur tägliche ([78]) und nichttägliche ([79]) Hin- und Rückfahrten für den Personenverkehr erlaubt;

— ob die Hafenbehörden in der Lage wären, eine bestimmte Anzahl täglicher und/oder wöchentlicher Hin- und Rückfahrten im Personenverkehr nach Korsika zu garantieren ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Zusammenfassung der eingegangenen Antworten

(120) Die französischen Behörden hatten die Hafenbehörden von Toulon (IHK Var) und Nizza (IHK Nizza Côte d'Azur) um Beiträge ersucht. Die französischen Behörden erklärten während des förmlichen Prüfverfahrens auch, dass die Hafenbehörde von Marseille (Grand Port Maritime de Marseille) bereits am 21. Dezember 2021 im Rahmen der Konsultation der Nutzer einen Freitextbeitrag vorgelegt habe und dass sie denselben Beitrag als Antwort auf die Konsultation der Häfen vorgelegt habe, ohne speziell auf den in der Konsultation der Häfen vorgesehenen Fragebogen einzugehen. Dagegen enthalte der Beitrag des Hafens von Marseille die im Fragebogen geforderten relevanten Informationen ([81]).

(121) Was den ersten Teil des Fragebogens betrifft, so hatte keiner der drei Häfen Einwände gegen die Unterscheidung zwischen den verschiedenen von Frankreich ermittelten Fahrgastkategorien. Zum Einzugsgebiet gaben die Häfen Marseille und Toulon an, dass ihre Kunden aus ganz Frankreich und darüber hinaus kämen, während der Hafen von Nizza angab, dass sein Einzugsgebiet in erster Linie regional sei.

(122) Die drei Häfen halten ihre Hafeninfrastruktur für den Personenverkehr für substituierbar. Zum Wettbewerb zwischen den Festlandhäfen gaben Toulon und Marseille an, dass sie offen miteinander konkurrierten, wobei der Hafen von Toulon für sich in Anspruch nimmt, der „unbestrittene Marktführer in der Personenbeförderung" zu sein. So wie die Hafenbehörde von Nizza selbst wiesen sie darauf hin, dass der Hafen von Nizza aufgrund eines erheblichen Rückgangs des Fahrgastaufkommens in den letzten Jahren hinter Marseille und Toulon zurückläge.

(123) Zum dritten Teil des Fragebogens:

— Die *Hafenbehörde von Marseille* gibt an, dass sie über 13 Liegeplätze verfüge, mit denen der Personenverkehr für Korsika abgewickelt werden könne. Fünf davon seien bereits im Rahmen der Verträge 2021-2022 vollständig dem Verkehr nach Korsika vorbehalten, acht weitere könnten zusätzlich zugewiesen werden. Der Hafen könne somit den Linienpersonenverkehr abwickeln. Darüber hinaus erklärt der Hafen von Marseille in seinem Beitrag, dass die Schiffe für Fahrgäste mit Fahrzeug und für Fahrgäste, die zu Fuß unterwegs sind, leicht zugänglich seien ([82]). Schließlich weist der Hafen von Marseille darauf hin, dass er in der Lage sei, einen Schiffsreparaturdienst für sofortige technische Eingriffe anzubieten.

([78]) In der Frage wurden die Hafenbehörden gebeten, Folgendes anzugeben: i) die Anzahl der möglichen Zwischenhalte pro Tag; ii) die Mindest- und Höchstdauer der Zwischenhalte; iii) die Regelungen für die Zuweisung von Liegeplätzen.

([79]) In der Frage wurden die Hafenbehörden gebeten, Folgendes anzugeben: i) die Anzahl der möglichen Zwischenhalte pro Woche; ii) die Mindest- und Höchstdauer dieser Zwischenhalte und iii) die Regelungen für die Zuweisung von Liegeplätzen.

([80]) In der Frage wurden die Hafenbehörden gebeten, die Anzahl der garantierten Zwischenhalte anzugeben.

([81]) In dem Beitrag von Grand Port Maritime de Marseille ist Folgendes beschrieben: Hinterlandverbindungen des Hafens für den Güter- und Personenverkehr; Seeverkehrsrouten und Güterverkehrslogistikkette zwischen Korsika und dem Festland; Hafen-, See- und Landinfrastruktur des Hafens von Marseille; ökologischer Fußabdruck des Hafentransits; dazugehörige Dienstleistungen sowie Sicherheit und Gefahrenabwehr in den Hafenanlagen; Rechtssicherheit der Terminals der Seeverkehrsunternehmen, die für den Korsika-Verkehr bestimmt sind.

([82]) Fahrgäste mit Fahrzeug gelangen über ein Tor, das sich in unmittelbarer Nähe der Liegeplätze für die Verbindungen nach Korsika befindet, zum Hafen; die gesamte Strecke zwischen Tor und Auffahrt zum Schiff nimmt weniger als eine halbe Stunde in Anspruch. Der Hafen von Marseille verfügt über einen Boardingbereich von fast 30 500 m^2 für Fahrzeuge, ein Teil davon ist überdacht. Die Auslastung der Stellflächen liegt in der Nebensaison bei 50 % und in der Hochsaison in den Sommermonaten bei bis zu 90 %. Der Hafen von Marseille gibt jedoch an, dass die Stellflächen für den Linienverkehr nach Korsika erweitert werden könnten, da der internationale Linienverkehr an ein anderes Terminal im Hafen verlegt worden sei. Nach Angaben des Hafens von Marseille befinden sich die Seeterminals Joliette und Arenc für Fahrgäste ohne Fahrzeug in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums und sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar.

— Die *Hafenbehörde von Toulon* gibt an, dass ihre Hafeninfrastruktur die Abfertigung des Linienpersonenverkehrs ermögliche, allerdings nur am Terminal Toulon-Port de Commerce, da der Personenverkehr an den beiden Brégaillon-Terminals verboten sei. Toulon-Port de Commerce verfüge über spezielle Bereiche für diesen Verkehr mit einer Abfertigungsfläche von 24 000 m². Die Hafenbehörde weist jedoch darauf hin, dass sie angesichts der derzeitigen Beanspruchung dieser Bereiche durch Corsica Ferries (80 %) nicht garantieren könne, dass diese täglich dem Linienverkehr mit Korsika zugewiesen werden könnten ([83]). Toulon-Port de Commerce verfügt über drei Liegeplätze für Fahrgastschiffe. An diesem Terminal können 2 000 Fahrgäste pro Stunde ein- und ausgeschifft werden, und es sind bis zu drei lange Zwischenhalte pro Tag möglich. Die Hafenbehörde gibt an, sie könne keine täglichen Hin- und Rückfahrten für die Personenbeförderung nach Korsika garantieren.

— Die *Hafenbehörde von Nizza* gibt an, dass ihre Hafeninfrastruktur den Linienpersonenverkehr abwickeln könne. Die Infrastruktur verfüge über eine Abfertigungsfläche von 25 900 m². Es seien vier Liegeplätze vorhanden. Die Hafenbehörde gibt ferner an, dass der Hafen bis zu acht kurze Zwischenhalte pro Tag bewältigen könne. Seinen Angaben zufolge kann der Hafen von Nizza bis zu vier Hin- und Rückfahrten täglich nach/von Korsika garantieren.

(124) Darüber hinaus gaben die französischen Behörden im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens an, dass die korsische Hafenbehörde, die IHK Korsika, am 7. Januar 2022 im Rahmen der Konsultation der Nutzer ebenfalls einen Freitextbeitrag vorgelegt habe. Dieser Freitextbeitrag enthalte Informationen über die Merkmale der fünf korsischen Häfen, die für Seeverkehrsdienste nach Korsika genutzt würden.

(125) Die IHK Korsika nennt keine besonderen Beschränkungen für die Personenbeförderung. Sie verweist jedoch auf eine erhebliche Überlastung der korsischen Häfen, insbesondere in Bastia (ganzjährig kritische Lage) sowie in Ajaccio und Porto-Vecchio (starke Überlastung im Sommer).

3.4.2.1.1.3. Schlussfolgerungen des Gecodia-Berichts zur qualitative Fahrgastnachfrage

(126) Neben den öffentlichen Konsultationen beauftragten die französischen Behörden Gecodia auch mit der Durchführung zusätzlicher Analysen der Nachfrage der Fahrgäste nach Seeverkehrsdiensten nach Korsika. Die Schlussfolgerungen dieser Analysen sind in den folgenden Unterabschnitten dargelegt.

3.4.2.1.1.3.1. Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten, die nicht durch den Luftverkehr gedeckt werden kann

(127) Zunächst wurde im Gecodia-Bericht untersucht, ob aus Sicht der Fahrgäste ein Flug ein Ersatz für eine Überfahrt sein könne, um den Beförderungsbedarf zwischen Korsika und dem französischen Festland zu decken. Der Bericht kommt zu dem Schluss, dass dies nicht der Fall ist.

(128) Im Gecodia-Bericht stützt sich diese Schlussfolgerung *erstens* auf die Entscheidungspraxis der Europäischen Kommission ([84]), wonach bei Fahrgästen, die mit ihrem eigenen Fahrzeug oder mit viel Gepäck reisen, praktisch keine Substituierbarkeit gegeben ist. Dies ist auf Korsika der Fall, wo das Verhältnis zwischen der Zahl der Fahrgäste und der Zahl der leichten Fahrzeuge aller Art auf den Schiffen etwa 0,7 bei gebietsansässigen Fahrgästen und 0,4 bei gebietsfremden Fahrgästen beträgt ([85]).

(129) *Zweitens* verweist der Gecodia-Bericht auf die Ergebnisse der Konsultation der Nutzer, die weitgehend zeigt, dass der Luft- und der Seeverkehr aus Sicht der Nutzer nicht substituierbar sind (Erwägungsgrund 115).

([83]) Die IHK Var führt in ihrer Antwort aus: „Da Corsica Ferries allein am Terminal [Toulon-Port de Commerce] bereits mehr als 1,3 Mio. Fahrgäste für Korsika über seinen Dienst außerhalb von Gemeinwohlaufträgen und mehr als 400 000 Fahrgäste für andere europäische Inselziele abfertigt und da die lokalen Abgeordneten gefordert haben, diese Zahl auf das zwischen 2019 und 2021 abgefertigte Volumen zu begrenzen (d. h. höchstens 2 Mio. Fahrgäste), erscheint es nur schwer vorstellbar, diese bestehende und etablierte Tätigkeit durch weitere Tätigkeiten gemäß den Verpflichtungen im Rahmen von Gemeinwohlaufträgen (und insbesondere die Möglichkeit, ganzjährig Fracht abzufertigen) zu ergänzen."

([84]) Die französischen Behörden verweisen auf den Beschluss der Europäischen Kommission vom 9. Oktober 2013, COMP/M.6796 — Aegean/Olympic II (ABl. C 25 vom 24.1.2015, S. 85).

([85]) Demnach entfällt im Durchschnitt ein Auto auf einen gebietsansässigen Fahrgast und knapp ein Fahrzeug auf zwei gebietsfremde Fahrgäste, was nach Angaben Frankreichs der durchschnittlichen Fahrt eines Paares mit einem Fahrzeug entspricht.

(130) *Drittens* heißt es im Gecodia-Bericht, dass eine Überfahrt mit dem Schiff viel länger dauert als ein Flug (zwischen 6 und 12 Stunden je nach Hafen, hauptsächlich nachts, mit dem Flugzeug ist es nur 1 Stunde) ([86]). Gleiches gilt für die Frequenzen, die bei Luftverkehrsdiensten viel höher sind als bei Seeverkehrsdiensten ([87]). Dem Gecodia-Bericht zufolge ist eine Überfahrt demnach keine Alternative für Fahrgäste mit Zeitdruck.

(131) Auf der Grundlage des Gecodia-Berichts kamen die französischen Behörden zu dem Schluss, dass bei den Gebietsansässigen und Gebietsfremden, die Fahrten zwischen Korsika und dem französischen Festland unternehmen, eine qualitative Nachfrage nach *Seeverkehrsdiensten* bestehe.

3.4.2.1.1.3.2. Unterschiede bei der Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten je nach Wohnsitz des Fahrgasts (in Korsika ansässig oder gebietsfremd)

(132) Im Gecodia-Bericht wurde untersucht, ob es wesentliche Unterschiede bei der Nachfrage nach Personenbeförderung im Seeverkehr in Abhängigkeit vom Nutzerprofil oder der Wahl des Ankunftsfestlandhafens gibt.

(133) Der Gecodia-Bericht kommt zunächst zu dem Schluss, dass bei der Personenbeförderung im Seeverkehr zwischen Korsika und dem französischen Festland zwischen Fahrgästen, die auf Korsika leben, und gebietsfremden Fahrgästen unterschieden werden muss. In dem Bericht heißt es:

— Nach dem Grundsatz der räumlichen Kontinuität muss den Einwohnern Korsikas ein Verkehrsdienst angeboten werden, um die Folgen der Insellage abzuschwächen und ihnen eine Beförderung zum Festland anzubieten. Gebietsansässige Fahrgäste kommen daher in den Genuss eines Sondertarifs, der im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 vorgeschrieben ist ([88]).

— Die von den Seeverkehrsunternehmen angebotenen Tarife unterscheiden sich zwischen den beiden Fahrgastkategorien (Gebietsansässige und Gebietsfremde) erheblich. Dem Gecodia-Bericht zufolge schwankt der Fahrpreis, den gebietsfremde Fahrgäste zahlen müssen, je nach Saison erheblich, während der Fahrpreis für gebietsansässige Fahrgäste das ganze Jahr über unverändert ist. Darüber hinaus bieten einige Seeverkehrsunternehmen, wie Corsica Ferries, von sich aus und ohne gesetzliche Verpflichtung Tarife für Gebietsansässige an, insbesondere auf Strecken zwischen Italien und Korsika. Demnach unterscheiden die Seeverkehrsunternehmen selbst zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Fahrgästen.

— Gebietsansässige Fluggäste haben unterschiedliche Verhaltensweisen und Präferenzen, was den französischen Behörden zufolge durch die Ergebnisse der Konsultation der Nutzer bestätigt wird. Die Nachfrage der Gebietsansässigen nach Seeverkehrsdiensten ist das ganze Jahr über konstant: Zwischen November und März, d. h. in der Nebensaison, liegt das Aufkommen gebietsansässiger Fahrgäste bei 30-39 %; gebietsfremde Fahrgäste hingegen reisen hauptsächlich in der Tourismussaison (80-94 %). Darüber hinaus bevorzugen fast alle Gebietsansässigen Abfahrten am Abend, während dies bei Gebietsfremden nur auf zwei Drittel zutrifft ([89]).

(134) Aus diesen Gründen unterscheidet sich die Nachfrage der Gebietsansässigen Korsikas nach Seeverkehrsdiensten insgesamt von der Nachfrage der Gebietsfremden.

([86]) Laut dem Gecodia-Bericht werden 82 % der Verbindungen zwischen Korsika und dem französischen Festland nachts durchgeführt, mit einer Fahrzeit von 10-12 Stunden. Bei Überfahrten am Tag, die für Toulon die Ausnahme und für Nizza die Regel sind, beträgt die Fahrtzeit normalerweise zwischen 5 und 8 Stunden.

([87]) Dem Gecodia-Bericht zufolge gibt es täglich drei Hin- und Rückflüge von Marseille nach Ajaccio und Bastia und zwei Hin- und Rückflüge von Nizza (bis zu drei in der Hauptsaison). Pro Tag finden zwei Hin- und Rückflüge von Marseille nach Calvi und Figari sowie ein Hin- und Rückflug von Nizza statt. Was den Seeverkehr betrifft, so werden in der Hoch- und Nebensaison nur die Häfen von Ajaccio und Bastia mindestens täglich von Marseille oder Toulon aus angefahren.

([88]) Die französischen Behörden geben an, dass mit der Einführung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen erfüllt worden sei, der zuvor von der Gebietskörperschaft Korsika bei den Nutzern (Einwohner Korsikas) ermittelt worden sei und den der Markt ohne gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nicht erfüllen könne.

([89]) Dem Gecodia-Bericht zufolge gilt diese Schlussfolgerung nur für die Strecken zwischen Toulon und den korsischen Häfen: 91 % der Gebietsansässigen reisen abends zwischen Toulon und den korsischen Häfen, bei den gebietsfremden Fahrgästen sind es 67 %. Im Hafen von Marseille sind die Abfahrten fest und finden nur um 19.00 Uhr statt; demnach werden tagsüber keine Abfahrten angeboten. Am Hafen von Nizza nutzen 19 % der Gebietsansässigen die Abfahrten am Abend, bei den Gebietsfremden sind es 15 %.

(135) Darüber hinaus wird im Gecodia-Bericht aus geografischer Perspektive Folgendes festgestellt:

— *Gebietsfremde* Fahrgäste unterscheiden bei der Entscheidung für eine Überfahrt zwischen Korsika und dem französischen Festland nicht zwischen den Festlandhäfen Marseille, Nizza und Toulon. Demnach betrachten gebietsfremde Fahrgäste diese drei Häfen daher im Hinblick auf ihren Bedarf an Seeverkehrsdiensten als substituierbar.

— *Gebietsansässige* Fahrgäste betrachten hinsichtlich ihres Bedarfs an Seeverkehrsdiensten die Häfen von Marseille und Toulon als ebenso substituierbar wie die Häfen von Toulon und Nizza. Die Häfen von Marseille und Nizza sind jedoch aus ihrer Sicht nicht substituierbar, da die Entfernung zwischen ihnen mehr als 200 km beträgt.

3.4.2.1.1.3.3. Spezifische Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten bei Fahrgästen, die aus medizinischen Gründen reisen

(136) Die französischen Behörden richteten einen speziellen Fragebogen an medizinische Fahrgäste, um besondere Merkmale der Nachfrage dieser Nutzerkategorie zu ermitteln. Sie erhielten nur wenige Antworten auf diesen Fragebogen (Erwägungsgrund 111). Die französischen Behörden ließen daher von Gecodia eine ergänzende Analyse durchführen, um in Erfahrung zu bringen, ob eine besondere Nachfrage seitens medizinischer Fahrgäste besteht.

(137) Im Gecodia-Bericht wird zunächst der rechtliche Rahmen für medizinische Reisen zwischen Korsika und dem Festland erläutert. Es heißt darin, dass der medizinische Transport zwischen Korsika und dem Festland Gegenstand einer koordinierten Politik der Behörden ist. Die Gebietskörperschaft Korsika, der Staat (über die regionale Gesundheitsbehörde Korsikas) und die Krankenversicherungsträger (über die Primärkrankenkassen Corse-du-Sud (2A) und Haute-Corse (2B) — im Folgenden „**CPAM**“) haben koordinierte Maßnahmen ergriffen, um Hindernisse beim Zugang zur Gesundheitsversorgung für Einwohner Korsikas abzubauen, die sich einer Behandlung unterziehen oder weiter unterziehen müssen, die auf Korsika nicht verfügbar ist.

(138) Nach dem Gecodia-Bericht beruhen die Regelungen für die Übernahme der Beförderungskosten auf den Artikeln R. 322-10 bis R. 322-10-9 des Sozialversicherungsgesetzes (im Folgenden „**CSS**“). In Artikel R. 322-10 CSS sind die Fälle aufgeführt, in denen die Kosten für die Beförderung einer versicherten Person, die eine Fahrt unternehmen muss, um sich einer ihrem Zustand angemessenen Behandlung oder Untersuchung zu unterziehen, von der Krankenversicherung übernommen werden können ([90]). Dies schließt Fälle ein, in denen die versicherte Person ein Verkehrsmittel nutzt, um sich an einen mehr als 150 km entfernten Ort zu begeben. Dies ist bei einer versicherten Person der Fall, die sich von Korsika zum Festland begibt, um sich dort behandeln zu lassen. In Artikel R. 322-10-2 CSS ist festgelegt, dass die Übernahme der Beförderungskosten durch die Krankenversicherung in allen Fällen „von der Vorlage einer ärztlichen Verordnung für die Beförderung und einer vom Beförderer ausgestellten Rechnung oder eines Beförderungsnachweises durch die versicherte Person abhängig ist. In der ärztlichen Verordnung müssen der Grund für die Beförderung und die genutzte Beförderungsart angegeben sein …“.

([90]) Artikel R. 310-10 CSS besagt, dass „die Beförderungskosten einer versicherten oder anspruchsberechtigten Person gedeckt sind, wenn sie sich an einen anderen Ort begeben muss, um
1. eine ihrem Zustand angemessene Behandlung zu erhalten, und zwar in folgenden Fällen:
   a) Beförderung in Verbindung mit einem Krankenhausaufenthalt;
   b) Beförderung in Verbindung mit Behandlungen oder Untersuchungen, die gemäß Artikel L. 324-1 Patienten mit anerkannter Langzeiterkrankung und mit einer der in den Verschreibungsrichtlinien gemäß Artikel R. 322-10-1 genannten Beeinträchtigungen oder Benachteiligungen verordnet werden;
   c) Beförderung im Krankenwagen, die durch den Zustand des Patienten unter den in der Anordnung gemäß Artikel R. 322-10-1 festgelegten Bedingungen gerechtfertigt ist;
   d) Beförderung zu einem mehr als 150 km entfernten Ort unter den in den Artikeln R. 322-10-4 und R. 322-10-5 genannten Bedingungen;
   e) Mehrfachfahrten, von denen während eines Zeitraums von zwei Monaten mindestens vier Fahrten für die gleiche Behandlung verordnet werden und jede Fahrt an einen mehr als 50 km entfernten Ort führt;
   f) Beförderung in Verbindung mit einer Versorgung oder Behandlung in den in Artikel L. 312-1 Absatz I Nummer 3 des Sozial- und Familiengesetzbuchs genannten Einrichtungen oder in den in Artikel L. 160-14 Nummer 19 dieses Gesetzbuchs genannten medizinischen, psychologischen oder pädagogischen Einrichtungen. ...“

(139) Der Gecodia-Bericht kommt zu dem Schluss, dass es der Arzt ist, der je nach Gesundheitszustand und Grad der Selbständigkeit die für den Patienten am besten geeignete Beförderungsart bestimmt (Artikel L. 322-5 CSS), und dass diese Entscheidung ihrerseits der vorherigen Genehmigung durch die CPAM unterliegt. Darüber hinaus schreibt Artikel R. 322-10-4 CSS vor, dass eine ärztliche Untersuchung durchgeführt werden muss, um festzustellen, ob die Behandlung nicht in einer Einrichtung durchgeführt werden kann, die höchstens 150 km entfernt ist. Mit anderen Worten, dem Gecodia-Bericht zufolge werden nur die Beförderungskosten für spezielle Fälle oder Behandlungen übernommen, die auf Korsika nicht verfügbar sind. Schließlich heißt es in Artikel R. 322-10-5 CSS, dass die Erstattung der Beförderungskosten auf der Grundlage der Entfernung zwischen dem ursprünglichen Behandlungsort des Patienten und der nächstgelegenen verordneten Behandlungseinrichtung berechnet wird.

(140) Auf der Grundlage dieser Informationen zogen die französischen Behörden zwei Schlussfolgerungen.

(141) *Erstens* wird die benutzte Beförderungsart, d. h. Schiff oder Flugzeug, vom Arzt verordnet und unterliegt der Zustimmung der CPAM, damit die Beförderungskosten erstattet werden. Medizinische Fahrgäste können daher die Beförderungsart nicht selbst wählen, wenn sie später ihre Beförderungskosten erstattet haben möchten.

(142) Nach Auffassung der französischen Behörden belegt dies, dass aus der Perspektive medizinischer Fahrgäste keine Substituierbarkeit zwischen dem Luft- und dem Seeverkehr besteht. Die Wahl der einen oder der anderen Beförderungsart wird ihnen nach dem nationalen Rechtsrahmen für die Erstattung von Krankheitskosten vorgeschrieben.

(143) *Zweitens* betreffen die von der Krankenversicherung abgedeckten medizinischen Reisen Patienten, die auf Korsika keine geeignete Behandlung finden und sich daher dringend auf das Festland begeben müssen, um dort eine angemessene Behandlung zu erhalten. Aus dem Gecodia-Bericht geht hervor, dass eine angemessene Behandlung per Gesetz in der medizinischen Einrichtung erfolgen muss, die dem Ort, an dem der Patient auf Korsika medizinisch versorgt wird, geografisch am nächsten liegt. Der Gecodia-Bericht geht somit davon aus, dass medizinische Fahrgäste stark auf die Entfernung achten und tendenziell Häfen an Orten mit der nächstgelegenen verordneten Behandlungseinrichtung bevorzugen, um zu vermeiden, dass ihre Reisekosten von den CPAM nicht oder nur teilweise erstattet werden.

(144) Im Gecodia-Bericht wird darauf hingewiesen, dass auf Korsika eine Reihe medizinischer Versorgungsleistungen wie Krankenhausversorgung im Bereich Medizin, Chirurgie und Geburtshilfe (im Folgenden „**MCO**“), Nachsorge und Rehabilitation (im Folgenden „**SSR**“) und der Psychiatrie (im Folgenden „**PSY**“) nicht verfügbar sind. Auf der Grundlage von Daten, die von der Technischen Agentur für Informationen über Krankenhausaufenthalte (im Folgenden „**ATIH**“) für den Zeitraum 2015-2020 erhoben wurden, bestätigten die französischen Behörden, dass auf Korsika lebende Patienten, die eine solche Behandlung erhalten, sich auf das Festland begeben. Aus den Daten im Gecodia-Bericht ist abzulesen, dass auf die Einwohner Korsikas im Durchschnitt fast 15 000 Krankenhausaufenthalte (MCO) pro Jahr auf dem französischen Festland entfallen, zwei Drittel davon im Departement Bouches-du-Rhône (Marseille). Die Einwohner Korsikas verbrachten fast 34 000 Tage pro Jahr in einer SSR-Behandlung auf dem französischen Festland, die Hälfte davon im Departement Bouches-du-Rhône. Sie erhielten jährlich knapp 1 700 PSY-Behandlungen, davon fast die Hälfte im Departement Bouches-du-Rhône.

(145) Auf dieser Grundlage kommt der Gecodia-Bericht zu dem Schluss, dass eine besondere Nachfrage von medizinischen Fahrgästen für Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem französischen Festland besteht, insbesondere unter Berücksichtigung der Bedingungen für die Erstattung der Beförderungskosten und des Standorts geeigneter Behandlungseinrichtungen, die auf Korsika nicht verfügbar sind.

(146) Der Gecodia-Bericht befasste sich auch mit dem Bedarf von Fahrgästen, die aus medizinischen Gründen reisen, in Bezug auf den Zielort auf dem französischen Festland.

(147) In diesem Zusammenhang forderten die französischen Behörden bei den CPAM Daten zur Anzahl der genehmigten Anträge auf Vorabgenehmigung der Übernahme der Beförderungskosten durch die Krankenversicherung an. Nach Angaben der CPAM 2A (mehr als 15 000 erteilte Genehmigungen) ([91]) betrafen mehr als 80 % eine oder mehrere Fahrten nach Marseille, dagegen weniger als 14 % nach Nizza, 1,1 % nach Paris und weniger als 0,3 % nach Toulon ([92]).

([91]) Entgegen den Ausführungen der Kommission in Erwägungsgrund 79 des Einleitungsbeschlusses meldete die CPAM 2A den französischen Behörden 15 237 Anträge auf Vorabgenehmigung, die zwischen dem 17. September 2020 und dem 31. Dezember 2021 validiert wurden (nicht 8 000).

([92]) Der Gecodia-Bericht bezieht sich auch auf Daten der CPAM 2B, erhoben bei … (*) ((*): vertrauliche Informationen), aus denen hervorgeht, dass mehr als 75 % der medizinischen Flugreisen nach Marseille unternommen wurden, nach Nizza weniger als 25 %.

(148) Der Gecodia-Bericht kam daher zu dem Schluss, dass die Nachfrage von medizinischen Fahrgästen wahrscheinlich nur die Festlandhäfen in der Nähe ihres Endziels auf dem Festland (verordnete Versorgungseinrichtungen) betrifft. Die überwiegende Mehrheit der medizinischen Fahrgäste begibt sich nach Marseille.

3.4.2.1.2. Ermittlung der quantitativen Fahrgastnachfrage nach Seeverkehrsdiensten

3.4.2.1.2.1. Ermittlung der quantitativen Nachfrage seitens der Einwohner Korsikas und gebietsfremder Fahrgäste

(149) Um die Fahrgastnachfrage (Gebietsansässige und Gebietsfremde) zu quantifizieren, stützten sich die französischen Behörden sowohl auf historische Daten als auch auf Prognosen für den Zeitraum 2023-2030.

(150) Die französischen Behörden analysierten die historische Nachfrage der auf Korsika ansässigen und der gebietsfremden Fahrgäste auf der Grundlage der verfügbaren Daten für den Zeitraum 2016-2021. In Bezug auf die voraussichtliche Nachfrage für den Zeitraum 2023-2030 erstellten die französischen Behörden Prognosen auf der Grundlage der 2019 festgestellten Nachfrage (die Jahre 2020 und 2021 waren durch die COVID-19-Krise beeinflusst). Sie schätzten die Entwicklung der Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten von gebietsansässigen und gebietsfremden Fahrgästen auf der Grundlage der durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate der langfristigen Verkehrsnachfrage (2015-2030), die vom Ministerium für ökologischen Wandel im Juli 2016 veröffentlicht ([93]) und im Oktober 2021 aktualisiert ([94]) wurde.

(151) Die voraussichtliche Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten im Jahr 2030 wird in Tabelle 14 dargestellt.

Tabelle 14

Fahrgastnachfrage nach Strecke im Jahr 2030

	2030 Gebietsfremde Fahrgäste (Gebiet Marseille, Toulon und Nizza)	2030 Gebietsansässige Fahrgäste (Gebiet Marseille und Toulon)	2030 Insgesamt
Ajaccio	1 050 000	45 000	**1 095 000**
Bastia	950 000	35 000	**985 000**
Porto-Vecchio	200 000	7 500	**207 500**
Propriano	50 000	4 000	**54 000**
L'Île-Rousse	325 000	5 500	**330 500**

Quelle: Gecodia-Bericht, Tabellen 43-44

3.4.2.1.2.2. Ermittlung der quantitativen Nachfrage von medizinischen Fahrgästen

(152) Was medizinische Fahrgäste betrifft, verfügten die französischen Behörden nicht über direkte Daten zur Anzahl der beförderten Patienten und Begleitpersonen, zu ihrem Zielort oder zur Art ihrer Beförderung. In diesem Zusammenhang heißt es im Gecodia-Bericht, dass die regionale Gesundheitsagentur Korsikas und die CPAM zu diesen Daten befragt wurden. Die regionale Gesundheitsagentur Korsikas erklärte, dass ihr diese Informationen nicht vorlägen. Die CPAM stellten klar, dass ihr Informationssystem keine zuverlässigen und vollständigen Daten liefere.

([93]) Siehe die Studie des Ministeriums für ökologischen Wandel vom Juli 2016 über die prognostizierte langfristige Verkehrsnachfrage, abrufbar unter: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections %20de %20la %20demande % 20de %20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (abgerufen am 18. Oktober 2024). In der Studie heißt es, dass die Gesamtergebnisse der Entwicklung der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsaufkommens die Grundlage für lokale Verkehrsprognosen bilden sollen, die von den dezentralen Abteilungen des Ministeriums oder den Infrastrukturbetreibern zu erstellen sind, um die Zukunft in den Regionen zu analysieren und öffentliche Maßnahmen und Verkehrsinfrastrukturprojekte zu bewerten. Die Studie enthält Prognosen für 2030 und 2050.

([94]) Siehe die Studie von Oktober 2021 zur Aktualisierung der Studie von 2016, in der insbesondere die Auswirkungen der Annahme neuer Umweltvorschriften berücksichtigt werden. Die aktualisierte Fassung ist abrufbar unter: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (abgerufen am 18. Oktober 2024).

(153) Die französischen Behörden rekonstruierten daher eine Schätzung dieser Fahrten anhand indirekter Daten.

(154) Die französischen Behörden stützten sich zunächst auf Daten der ATIH (Erwägungsgrund 144) zur Zahl der medizinischen Behandlungen oder Aufenthalte (für Behandlungen, die auf Korsika nicht möglich sind), die für Einwohner Korsikas auf dem französischen Festland (insbesondere in der Region Provence-Alpes-Côte-d'Azur, in der die Städte Marseille, Toulon und Nizza liegen) registriert wurden. Die französischen Behörden schätzten die Zahl der medizinischen Fahrgäste und Begleitpersonen auf der Grundlage der Zahl der medizinischen Behandlungen oder Aufenthalte, die für SSR-, MCO- und PSY-Leistungen für Einwohner Korsikas in der gesamten Region Provence-Alpes-Côte-d'Azur registriert wurden ([95]). Daraus ergab sich für alle medizinischen SSR-, MCO- und PSY-Behandlungen zusammen eine Schätzung von durchschnittlich 65 000 medizinischen Fahrgästen pro Jahr. Allein auf das Departement Bouches-du-Rhône (Marseille) entfielen im Zeitraum 2015-2019 durchschnittlich rund 53 000 Fahrgäste pro Jahr.

(155) Diese Schätzung schließt Begleitpersonen ein. Die französischen Behörden schätzten, dass bei medizinischen Fahrgästen unter 19 und über 75 Jahren systematisch eine Begleitperson mitreiste, während in den anderen Altersgruppen jeder Zweite begleitet wurde. Demnach stellten sie fest, dass eine medizinische Fahrt (Hin- und Rückfahrt) eines korsischen Patienten de facto eine Beförderung von 1,4 Fahrgästen (Hin- und Rückfahrt) erforderlich macht, wenn der Bedarf an Begleitpersonen berücksichtigt wird. Frankreich zufolge deckt sich diese Annahme mit den empirischen Daten, die bei der CPAM 2A erhoben wurden, wonach von den 15 237 von der CPAM 2A genehmigten Anträgen auf Vorabgenehmigung 41,5 % (6 318) eine Begleitperson und 7,5 % dieser 6 318 Anträge auch eine zweite Begleitperson vorsahen.

(156) Anschließend schätzten die französischen Behörden die Zahl der Überfahrten auf zwei Arten.

(157) Der erste Ansatz bestand darin, die Zahl der medizinischen Fahrgäste zu ermitteln, indem die Zahl der medizinischen Fluggäste von der geschätzten Gesamtzahl der medizinischen Fahrgäste abgezogen wurde. Die den französischen Behörden für den Zeitraum 2016-2019 vorliegenden Daten über medizinische Fluggäste, die zwischen Korsika und dem Departement Bouches-du-Rhône (Marseille) gereist sind ([96]), belegen, dass von der geschätzten Gesamtzahl von 53 000 medizinischen Fahrgästen im Durchschnitt etwa 38 000 Personen mit dem Flugzeug gereist sind (etwa 70 %, Erwägungsgrund 154). Auf der Grundlage dieser Berechnungen gelangten die französischen Behörden zu dem Schluss, dass auf den Seeverkehr bis zu 30 % der Reisen medizinischer Fahrgäste in das Departement Bouches-du-Rhône entfallen könnten.

(158) Der zweite Ansatz bestand darin, die 15 237 Anträge auf Vorabgenehmigung zu prüfen, die von Einwohnern Korsikas zwischen 2020 und 2021 bei der CPAM 2A für die Erstattung von Beförderungskosten im Zusammenhang mit medizinischen Reisen eingereicht wurden. Die Prüfung dieser Anträge auf Vorabgenehmigung, die die ärztliche Verordnung enthalten müssen, aus der die vom Arzt entsprechend dem Zustand des Patienten verordnete Beförderungsart hervorgeht (Erwägungsgründe 136 bis 148), ergab, dass etwa 4 % der Anträge den Seeverkehr betrafen.

(159) Auf der Grundlage dieser beiden Ansätze schwankt der Anteil der mit dem Schiff reisenden medizinischen Fahrgäste an der Gesamtzahl der nach Marseille reisenden medizinischen Fahrgäste zwischen 4 % und 30 %. Um die beiden Ansätze miteinander in Einklang zu bringen und sicherzustellen, dass der Umfang der Nachfrage dieser Fahrgäste konservativ eingeschätzt wurde, schätzten die französischen Behörden schließlich, dass 10 % der medizinischen Fahrgäste mit dem Schiff befördert wurden (ca. 5 400 medizinische Fahrgäste pro Jahr von den insgesamt 53 000 medizinischen Fahrgästen pro Jahr, die von den französischen Behörden für das Departement Bouches-du-Rhône im Jahr 2019 geschätzt wurden).

([95]) Bei MCO-Behandlungen wurde die Nachfrage der korsischen Patienten nach Seeverkehrsdiensten (Hin- und Rückfahrt, Begleitperson nicht berücksichtigt) im Verhältnis zur Zahl der registrierten Aufenthalte (1 Aufenthalt = 1 Person mit Hin- und Rückfahrt = 2 Fahrten) ermittelt. Bei SSR-Behandlungen (ausgedrückt in Krankenhaustagen) schätzten die französischen Behörden die Zahl der Fahrten im Verhältnis zur Zahl der registrierten Aufenthalte (1 Aufenthalt = 1 Person mit Hin- und Rückfahrt = 2 Fahrten); dabei wurde davon ausgegangen, dass ein Aufenthalt unabhängig vom Behandlungsort einem durchschnittlichen Krankenhausaufenthalt von 45 Tagen entspricht. Bei PSY-Behandlungen wurde die Zahl der Fahrgäste auf der Grundlage der Zahl der registrierten Behandlungen berechnet (1 Behandlung = 1 Person mit Hin- und Rückfahrt = 2 Fahrten).

([96]) Die von den französischen Behörden erhobenen Daten stammen aus Beförderungsverträgen, die ... [mit] den CPAM geschlossen wurden.

(160) Schließlich wiesen die französischen Behörden die Zahl der medizinischen Fahrgäste den verschiedenen korsischen Häfen anhand der Aufschlüsselung der MCO-Behandlungen nach Regionen zu (eine entsprechende Karte ist auf der Website der ATIH abrufbar).

(161) Bei der Schätzung der jährlichen Nachfrage von medizinischen Fahrgästen, die zwischen 2023 und 2030 gedeckt werden soll, gingen die französischen Behörden davon aus, dass die prognostizierte Nachfrage zwischen 2023 und 2030 auf der Grundlage der für 2019 geschätzten Fahrten von medizinischen Fahrgästen stabil bleiben würde, um einerseits dem erwarteten Bevölkerungswachstum und der Alterung der Bevölkerung und andererseits der Entwicklung der Gesundheitsversorgung auf Korsika Rechnung zu tragen. Tabelle 15 zeigt die geschätzte Zahl der medizinischen Fahrten mit dem Schiff zwischen den korsischen Häfen und dem Hafen von Marseille.

Tabelle 15

Geschätzte medizinische Fahrten von auf Korsika lebenden Patienten und Begleitpersonen (jährliche Fahrgäste) zwischen Korsika und Marseille per Schiff

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 27. Juli 2023

3.4.2.2. Bestimmung der Fähigkeit des Markts zur Deckung der Nutzernachfrage

(162) Nachdem die französischen Behörden die qualitative und quantitative Nachfrage der verschiedenen Kategorien von Nutzern des Personenseeverkehrs zwischen Korsika und dem französischen Festland geschätzt hatten, versuchten sie zu bestimmen, inwieweit das Marktangebot diese Nachfrage decken kann.

3.4.2.2.1. Konsultation der Seeverkehrsunternehmen

3.4.2.2.1.1. Gestellte Fragen

(163) Die Konsultation der Seeverkehrsunternehmen umfasste zunächst einen Fragebogen mit vier allgemeinen Fragen zur Personenbeförderung:

— In der ersten Frage wurden die Seeverkehrsunternehmen gebeten, sich zu den Merkmalen der Nutzernachfrage zu äußern, wie sie im Begleitdokument zur Konsultation der Nutzer (Erwägungsgrund 95) ermittelt und dargelegt wurden.

— In der zweiten Frage wurden die Seeverkehrsunternehmen gebeten, die Flotte zu beschreiben, die sie für Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem französischen Festland einsetzen würden.

— In der dritten Frage wurde gefragt, ob die Seeverkehrsunternehmen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 beabsichtigen, ab 2023 einen Dienst auf einer oder mehreren Strecken einzuführen. In dieser Frage wurde auch eine Liste von Strecken vorgeschlagen, die alle Seeverbindungen zwischen Marseille und den korsischen Häfen, zwischen Toulon und den korsischen Häfen sowie zwischen Nizza und den korsischen Häfen umfasste. Für jede Strecke mussten die Seeverkehrsunternehmen angeben, ob sie die Strecke im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 betreiben würden. Mithilfe des Fragebogens konnten die Seeverkehrsunternehmen auch zum Betrieb der jeweiligen Strecke Stellung zu nehmen.

(164) Für den Fall, dass die dritte Frage für eine oder mehrere Strecken mit „Ja" beantwortet wurde, enthielt der Fragebogen eine Liste mit spezifischeren Fragen zu dem Dienst, den das Seeverkehrsunternehmen einführen würde. Die Seeverkehrsunternehmen sollten diese Angaben für jede Strecke machen, für die sie angegeben hatten, dass sie im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 einen kommerziellen Dienst anbieten können.

(165) Wenn z. B. ein Seeverkehrsunternehmen angegeben hat, dass es in der Lage sei, auf der Strecke Marseille–Ajaccio einen kommerziellen Dienst anzubieten, sollte es die folgenden Fragen beantworten:

— Hatte es bereits im Zeitraum 2015-2022 auf der betreffenden Strecke einen Seeverkehrsdienst angeboten ([97])?

— Zu welcher Zeit des Jahres würde das Seeverkehrsunternehmen seinen Dienst erbringen ([98])?

— Welche Art von Schiffen würde das Seeverkehrsunternehmen einsetzen, um den kommerziellen Dienst zu erbringen ([99])?

3.4.2.2.1.2. Zusammenfassung der eingegangenen Antworten

(166) Drei Unternehmen nahmen an der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen teil: Corsica Linea, La Méridionale und Corsica Ferries.

(167) Corsica Linea und La Méridionale gaben an, dass sie im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 keine kommerziellen Dienste zwischen Korsika und dem französischen Festland anbieten würden.

(168) Corsica Ferries legte einen Vorschlag für einen kommerziellen Dienst vor, den das Unternehmen ohne Gemeinwohlauftrag über die Erbringung von Seeverkehrsdiensten für Personen durchführen würde. Zur Untermauerung seiner Antworten auf den Fragebogen legte das Unternehmen Corsica Ferries mehrere Excel-Dateien vor, in denen u. a. die Kapazitäten seiner Schiffe und der kommerzielle Dienst, den es erbringen würde, aufgeführt waren.

(169) In seiner Antwort auf Frage 1 der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen gab Corsica Ferries an, dass seine Antworten auf den Fragebogen sowie die Excel-Datei mit den Daten über seinen Beförderungsdienst erstellt worden seien, ohne dass in den von der Gebietskörperschaft Korsika vorgelegten Dokumenten Angaben zum Erfordernis der räumlichen Kontinuität enthalten gewesen seien. In Anbetracht dieser Unsicherheiten habe Corsica Ferries in seiner Excel-Datei zur Kapazität seiner Schiffe keine Erhöhung oder Verringerung der angebotenen Kapazität für den Zeitraum 2023-2028 modelliert: die angegebene Kapazität sei daher während des gesamten Analysezeitraums gleich.

(170) In seiner Antwort auf Frage 4 erklärte das Unternehmen Corsica Ferries, dass es ohne Gemeinwohlauftrag ab dem 1. Januar 2023 Personenverkehrsdienste zwischen allen Festlandhäfen (Marseille, Nizza, Toulon) und allen korsischen Häfen mit Ausnahme des Hafens von Propriano erbringen werde. Es würde tagsüber und nachts kommerzielle Dienste (für Güter und Personen) anbieten, die Folgendes umfassten:

— eine tägliche Hin- und Rückfahrt zwischen dem französischen Festland (mindestens fünfmal in der Woche ab Toulon und zweimal in der Woche ab Marseille) und den beiden Häfen Ajaccio und Bastia;

— zwei monatliche Hin- und Rückfahrten von Marseille und mindestens drei wöchentliche Hin- und Rückfahrten von Toulon jeweils zu den Häfen Porto-Vecchio und L'Île-Rousse;

— keinen kommerziellen Dienst nach Propriano, da dieser Hafen nach Angaben von Corsica Ferries durch den Hafen von Ajaccio ersetzt werden kann, für den bereits vorgeschlagen wurde, dass er mindestens einmal täglich von Marseille und Toulon aus angefahren wird;

— zusätzliche Seeverkehrsdienste zwischen dem Hafen von Nizza und Korsika von Juli bis September.

(171) Das Unternehmen Corsica Ferries teilte den französischen Behörden mit, dass es über eine Flotte von 13 Schiffen verfüge, die keiner bestimmten Strecke zugewiesen seien. Es gab ferner an, dass 15 % seiner Überfahrten auf allen Strecken tagsüber stattfinden würden (Abfahrt zwischen 6.00 Uhr und 16.00 Uhr und Ankunft zwischen 14.00 Uhr und Mitternacht in beide Richtungen).

([97]) Wenn die Antwort „Nein" lautete, sollte das Seeverkehrsunternehmen den Grund dafür angeben.

([98]) Darüber hinaus sollte das Seeverkehrsunternehmen Folgendes angeben: i) falls es sich nicht um einen ganzjährigen Dienst handelt, welcher Zeitraum des Jahres vorgesehen ist; ii) ob es sich bei dem vorgeschlagenen Dienst um eine direkte Verbindung handelt; iii) die Häufigkeit der Überfahrten; iv) die vorgesehenen Abfahrts- und Ankunftszeiten und v) die Gesamtzahl der jährlich geplanten direkten Überfahrten.

([99]) Das Seeverkehrsunternehmen sollte Folgendes angeben: i) wie das eingesetzte Schiff dem Erfordernis der räumlichen Kontinuität gerecht wird; ii) die Zahl der vorgesehenen Schiffe; iii) die Kapazität der Schiffe; iv) ihre Merkmale; v) die durchgeführten Umweltmaßnahmen und vi) die an Bord der Schiffe angebotenen Dienstleistungen.

(172) Zur Kapazität seiner Schiffe für die Personenbeförderung übermittelte Corsica Ferries den französischen Behörden die Informationen in Tabelle 16.

Tabelle 16

Potenzieller Dienst von Corsica Ferries im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 (jährliche Fahrgäste) ohne Gemeinwohlaufträge

	2023-2028 Gebietsfremde Fahrgäste (Gebiet Marseille, Toulon und Nizza)	2023-2028 Gebietsansässige Fahrgäste (Gebiet Marseille und Toulon)	2023-2028 Insgesamt
Ajaccio	1 790 601	971 940	**2 762 541**
Bastia	1 881 317	907 995	**2 789 312**
Porto-Vecchio	279 532	136 803	**416 335**
Propriano	0	0	**0**
L'Île-Rousse	586 182	256 158	**842 340**

Quelle: Antwort von Corsica Ferries auf den Markttest zu Seeverkehrsdiensten zwischen Korsika und dem französischen Festland (22. Februar 2022)

(173) Das Unternehmen Corsica Ferries gab ferner an, dass sein Angebot (vom Hafen von Marseille aus) nur dann gelte, wenn es keinen Gemeinwohlauftrag zwischen Korsika und dem Festland gebe.

3.4.2.2.2. Analyse des Marktversagens

(174) Nach einer Analyse der Kapazität, die Corsica Ferries einsetzen würde, kamen die französischen Behörden zu dem Schluss, dass der Markt ohne Gemeinwohlaufträge die für den Zeitraum 2023-2028 prognostizierte Nachfrage von gebietsansässigen Fahrgästen (ausgenommen medizinische Fahrgäste) und Gebietsfremden nach Seeverkehrsdiensten zwischen den Häfen von Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse und Porto-Vecchio sowie den Festlandhäfen decken könnte.

(175) Die französischen Behörden weisen jedoch darauf hin, dass Corsica Ferries den Hafen von Propriano nicht bedienen würde. Sie kommen daher zu dem Ergebnis, dass für den Seeverkehr zwischen dem Hafen von Propriano und den französischen Festlandhäfen sowohl für gebietsansässige als auch für gebietsfremde Fahrgäste ein völliges Marktversagen vorliegt.

(176) Zur Nachfrage der medizinischen Fahrgäste stellen die französischen Behörden fest, dass Corsica Ferries den Hafen von Marseille nur zweimal wöchentlich von den Häfen Ajaccio und Bastia aus und dreimal monatlich von den Häfen Porto-Vecchio und L'Île-Rousse aus anfahren würde. Darüber hinaus würde Corsica Ferries, wie in Erwägungsgrund 170 dargelegt, den Hafen von Propriano nicht bedienen. Demnach würde der von Corsica Ferries angebotene Dienst nicht in der erforderlichen Regelmäßigkeit den Hafen von Marseille anlaufen, den bevorzugten Hafen für medizinische Fahrgäste.

3.4.2.3. Schlussfolgerung zum Vorliegen eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen in Bezug auf die Personenbeförderung im Seeverkehr

(177) Angesichts des Marktversagens zwischen dem Hafen von Propriano und den französischen Festlandhäfen für die Beförderung von gebietsansässigen und gebietsfremden Fahrgästen im Seeverkehr kamen die französischen Behörden zu dem Schluss, dass ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen bestehe, der die gesamte geschätzte quantitative Nachfrage vom/zum Hafen von Propriano zwischen 2023 und 2030 abdecke, wie aus Tabelle 14 hervorgehe.

(178) In Anbetracht des Marktversagens zwischen den jeweiligen korsischen Häfen und dem Hafen von Marseille bei der Beförderung medizinischer Fahrgäste auf dem Seeweg, das darauf zurückzuführen ist, dass die Verkehrsdienste von Corsica Ferries nicht ausreichen, kamen die französischen Behörden zu dem Schluss, dass ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen für die gesamte Nachfrage von medizinischen Fahrgästen, die sich zwischen 2023 und 2030 nach Marseille begäben, vorliege (siehe Tabelle 15).

3.4.3. *Ermittlung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen für den Seefrachtverkehr*

(179) In diesem Unterabschnitt werden die Schlussfolgerungen der französischen Behörden in Bezug auf i) das Vorliegen eines Bedarfs an Seefrachtverkehrsdiensten zwischen Korsika und dem Festland seitens der Nutzer und ii) das Marktversagen, d. h., dass der Markt diese Nachfrage nicht erfüllen kann, dargelegt.

3.4.3.1. Ermittlung der Nutzernachfrage

(180) In den folgenden Unterabschnitten werden die von den französischen Behörden durchgeführten Analysen zur qualitativen Nachfrage der Nutzer von Seefrachtverkehrsdiensten zwischen Korsika und dem Festland und zur quantitativen Nachfrage dieser Nutzer beschrieben.

3.4.3.1.1. Ermittlung der qualitativen Nachfrage

(181) In diesem Unterabschnitt werden zunächst die Ergebnisse der Konsultation der Nutzer, dann die Ergebnisse der Konsultation der Häfen und schließlich die Schlussfolgerungen des Gecodia-Berichts ergänzend zu den Ergebnissen der öffentlichen Konsultationen dargelegt.

3.4.3.1.1.1. Ergebnisse der Konsultation der Nutzer

3.4.3.1.1.1.1. Gestellte Fragen

(182) In dem Begleitdokument zur Konsultation der Nutzer (Erwägungsgrund 95) unterschieden die französischen Behörden zunächst zwischen einer Fracht mit Zugmaschine und einer Fracht ohne Zugmaschine ([100]).

(183) Die Konsultation der Nutzer umfasste einen Fragebogen, der an alle Nutzer des Seefrachtverkehrs gerichtet war. Der Fragebogen enthielt eine Liste von etwa 20 Fragen mit Antwortvorschlägen (in einigen Fällen konnten die Nutzer mehrere Antworten auswählen); die Bearbeitungszeit wurde auf fünf Minuten geschätzt.

(184) Bei den ersten drei Fragen ging es um allgemeine Informationen zu den Nutzerprofilen. In der ersten Frage wurden die Nutzer gebeten, Angaben zu den Seestrecken nach Korsika zu machen, die sie zwischen dem Hafen von Marseille und jeweils einem der fünf korsischen Häfen nutzen ([101]). In der zweiten Frage sollten die Nutzer ihren Tätigkeitsbereich und die Postleitzahl ihres Hauptsitzes angeben. Mit der dritten Frage wurden die Nutzer nach ihrer Meinung zur Unterscheidung zwischen der Fracht mit Zugmaschine und der Fracht ohne Zugmaschine gefragt und gebeten, Angaben zum Volumen der im Jahr 2019 auf der betreffenden Strecke beförderten Güter zu machen.

(185) In den Fragen 4 bis 13 wurden die Nutzer nach ihrer Zufriedenheit mit den auf den jeweiligen Strecken angebotenen Seeverkehrsdiensten gefragt. Konkret sollten die Nutzer folgende Angaben machen:

— ob der auf der betreffenden Strecke angebotene Dienst den Erfordernissen des Nutzers entspricht (Antwort: Ja oder Nein);

— ob die Nutzer in Bezug auf die verfügbare Kapazität auf Schwierigkeiten gestoßen sind ([102]);

— bei welcher Art von beförderten Gütern die Nutzer auf solche Schwierigkeiten gestoßen sind und ob sie ihre Fracht aufgrund dieser Schwierigkeiten auf andere Strecken umgelenkt haben ([103]);

— ob die Nutzer mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten auf Korsika zufrieden sind (zufrieden oder unzufrieden; bei „unzufrieden“ sollten die Nutzer angeben, ob frühere oder spätere Abfahrts- oder Ankunftszeiten gewünscht sind) und mit der Frequenz der auf den genutzten Seestrecken angebotenen Seeverkehrsdienste;

— ob der maximale Frachttarif im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 geändert werden sollte.

([100]) In dem Begleitdokument zur Konsultation der Nutzer wird erläutert, dass mit der Fracht ohne Zugmaschine ein hoher Abfertigungsaufwand (Hafenausrüstung, Arbeitskräfte) verbunden ist, im Gegensatz zur Fracht mit Zugmaschine.

([101]) Nutzten die Teilnehmer der Konsultation mehrere Strecken, sollten sie für jede genutzte Strecke einen eigenen Fragebogen ausfüllen.

([102]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Systematisch; Regelmäßig; Gelegentlich; Nie.

([103]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Gleiche Strecke; Andere Strecken über Marseille; Andere Strecken über Toulon; Andere Strecken über Nizza; Sonstige (bitte geben).

(186) In den Fragen 14 bis 20 wurden die Nutzer gebeten, den für den Dienst gewählten Festlandhafen zu bewerten. Dazu wurden insbesondere folgende Fragen gestellt:

— ob die Nutzer zum Zeitpunkt der Buchung einer der von Marseille abgehenden Strecken auch die verfügbaren Strecken von den anderen Festlandhäfen in Erwägung zogen ([104]);

— Hauptgrund für die Wahl des Hafens von Marseille statt eines anderen Festlandhafens ([105]);

— ob der Nutzer im Falle einer hypothetischen Erhöhung des Tarifs für die Seebeförderung am Hafen von Marseille um 5-10 % die Seeverkehrsdienste eines anderen Festlandhafens (Toulon, Nizza oder beides) für Fahrten nach oder von Korsika nutzen würde;

— ob der Nutzer seit 2019 bereits Strecken von Toulon oder Nizza nach Korsika genutzt hat (Ja oder Nein), und falls ja, sollte der Hauptgrund für die Wahl eines anderen Festlandhafens (Toulon oder Nizza) anstelle des Hafens von Marseille angegeben werden ([106]).

(187) In Frage 21 schließlich wurden die Nutzer gefragt, ob ein Verkehrsdienst mit ausschließlich für den Güterverkehr bestimmten Schiffen (Ro-Ro) im Vergleich zum derzeitigen Dienst (Ro-Pax) sinnvoll wäre.

3.4.3.1.1.1.2. Zusammenfassung der eingegangenen Antworten

(188) Am Ende der Konsultationszeitraums waren nur fünf Antworten auf den Fragebogen bei den französischen Behörden eingegangen. Angesichts dieser geringen Zahl nahm Gecodia direkt Kontakt zu mehreren Frachtbeförderungs- und Logistikunternehmen auf, die Seefrachtdienste zwischen Korsika und dem Festland nutzen, und ging den Fragebogen direkt mit ihnen telefonisch durch.

(189) Nach Angaben der französischen Behörden kontaktierte Gecodia 21 Frachtbeförderungsunternehmen, auf die etwa 90 % der gesamten Fracht ohne Zugmaschine und 70 % der Fracht mit Zugmaschine zwischen Korsika und dem Festland entfielen. Die befragten Frachtbeförderungsunternehmen nutzen hauptsächlich Strecken ab Marseille, mehr als die Hälfte von ihnen auch ab Toulon. Die Frachtbeförderungsunternehmen machten Angaben für jede genutzte Strecke zwischen Korsika (für jeden korsischen Hafen) und dem Festland (für jeden Festlandhafen) und für jede Art von Fracht (Fracht mit Zugmaschine und Fracht ohne Zugmaschine).

(190) In Bezug auf Fracht ohne Zugmaschine ([107]) lassen sich die Antworten auf den Fragebogen wie folgt zusammenfassen:

— Etwas mehr als die Hälfte der Teilnehmer der Konsultation gaben an, dass der derzeitige Seeverkehrsdienst im Allgemeinen nicht ihren Bedürfnissen entspreche. Diese Ergebnisse sind je nach Strecke unterschiedlich: Während fast alle Nutzer der Verkehrsdienste zwischen dem Festland und Propriano und L'Île-Rousse mit dem derzeitigen Angebot zufrieden sind, sind die Nutzer der Verkehrsdienste nach/von Ajaccio und Bastia fast alle unzufrieden ([108]).

— Die meisten Nutzer stoßen auf Schwierigkeiten in Bezug auf die verfügbare Kapazität, insbesondere auf den Strecken zwischen dem Festland und Bastia (100 % haben regelmäßig oder systematisch Schwierigkeiten), Ajaccio und Porto-Vecchio (mehr als 50 % haben regelmäßig oder systematisch Schwierigkeiten).

— Die Teilnehmer sind mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten auf Korsika und der Frequenz der Hin- und Rückfahrten zum Zeitpunkt der Konsultation der Nutzer weitgehend zufrieden.

([104]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Ich habe keine Wahl (Buchung wird mir vorgegeben); Systematisch; Nur für einige Güterströme (bitte angeben, bei welchen Strömen nicht verglichen wird); Nie.

([105]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Günstigster Tarif; Hafeninfrastruktur; Fahrplan; Bessere Servicequalität; Nähe des Hafens zu meinem Ziel; Art der Fahrt; Sonstiges (bitte geben).

([106]) Die Antwortvorschläge lauteten wie folgt: Günstigster Tarif; Günstigerer Fahrplan; Mein Ziel lag näher an dem gewählten Hafen; Dienste in Marseille voll ausgebucht; Sonstiges (bitte geben).

([107]) Zur Erinnerung: Die Beförderung von Fracht ohne Zugmaschine findet ausschließlich zwischen den korsischen Häfen und dem Hafen von Marseille statt.

([108]) Für Porto-Vecchio sind die Ergebnisse gemischt: 64 % der Teilnehmer halten den Dienst für nicht zufriedenstellend.

— Keiner der Teilnehmer vergleicht die am Hafen von Marseille verfügbaren Überfahrten mit den an anderen Häfen angebotenen Überfahrten. Die Nähe des Hafens von Marseille ist praktisch der einzige Grund für die Wahl dieses Hafens. Selbst im Falle einer hypothetischen Erhöhung der Tarife für den Seefrachtverkehr ab Marseille würde keiner der Teilnehmer auf die anderen Festlandhäfen ausweichen.

— Fast alle Teilnehmer würden einen Dienst mit reinen Frachtschiffen (Ro-Ro-Schiffe) einem kombinierten Passagier- und Frachtbeförderungsdienst vorziehen.

(191) In Bezug auf Fracht mit Zugmaschine lassen sich die Antworten auf den Fragebogen wie folgt zusammenfassen:

— Etwas mehr als die Hälfte der Teilnehmer gab an, dass der derzeitige Seeverkehrsdienst von/nach Marseille im Allgemeinen dem Bedarf gerecht werde; dagegen wird der Dienst ab Toulon als nicht zufriedenstellend angesehen wird (77 % der Antworten). Diese Ergebnisse sind je nach Strecke unterschiedlich: Fast alle Nutzer beschweren sich über die Strecke nach/von Bastia (Teilnehmer, die Marseille und Toulon nutzen). Die Hälfte von ihnen ist auch mit dem Dienst nach/von Ajaccio und Porto-Vecchio unzufrieden (Teilnehmer, die Marseille und Toulon nutzen), während sie mit den Strecken nach/von Propriano und L'Île-Rousse insgesamt zufrieden sind.

— Die meisten Nutzer stoßen auf Schwierigkeiten in Bezug auf die verfügbare Kapazität, insbesondere auf den Strecken nach Bastia (100 % haben regelmäßig oder systematisch Schwierigkeiten in Marseille und Toulon) als auch nach Ajaccio und Porto-Vecchio (50 % haben regelmäßig oder systematisch Schwierigkeiten ab Marseille und 100 % ab Toulon).

— Die Teilnehmer sind mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten und der Frequenz der Hin- und Rückfahrten in Toulon und Marseille zum Zeitpunkt der Konsultation der Nutzer weitgehend zufrieden.

— Fast keiner der Teilnehmer vergleicht die am Hafen von Marseille verfügbaren Überfahrten mit den an anderen Häfen angebotenen Überfahrten. Die Nähe des Hafens von Marseille ist praktisch der einzige Grund für die Wahl dieses Hafens. Selbst im Falle einer Erhöhung der Tarife für den Seefrachtverkehr ab Marseille würde keiner der Teilnehmer auf andere Festlandhäfen ausweichen.

— Weniger als 40 % der Teilnehmer nutzten 2019 andere Festlandhäfen als Marseille. Die Ergebnisse sind je nach Strecke unterschiedlich: 80 % bzw. 50 % der Teilnehmer, die ihre Güter nach/von Bastia und Ajaccio befördern, nutzten Toulon, während praktisch keiner von ihnen die Strecke zu/von anderen korsischen Häfen nutzte. Der einzige Grund für die Nutzung des Hafens von Toulon bestand darin, dass die Dienste am Hafen von Marseille voll ausgebucht waren. Selbst im Falle einer Erhöhung der Tarife für den Seefrachtverkehr ab Marseille würde keiner der Teilnehmer auf die anderen Festlandhäfen ausweichen.

— Die Mehrheit der Teilnehmer würde einen Dienst mit reinen Frachtschiffen (Ro-Ro) einem Ro-Pax-Dienst vorziehen.

3.4.3.1.1.2. Konsultation der Häfen

3.4.3.1.1.2.1. Gestellte Fragen

(192) Der Fragebogen zur Konsultation der Häfen umfasste drei Teile zum Güterverkehr.

(193) Im ersten Teil des Fragebogens wurden die Hafenbehörden gebeten, sich zu den Merkmalen der Nutzernachfrage zu äußern, wie sie im Begleitdokument zur Konsultation der Nutzer (Erwägungsgrund 95) ermittelt und dargelegt wurden. Konkret wurden die Hafenbehörden im ersten Teil gebeten,

— sich zur Unterscheidung zwischen der Fracht mit Zugmaschine und der Fracht ohne Zugmaschine zu äußern;

— die Größe des Einzugsgebiets ihres Hafens nach ihrer Marktkenntnis anzugeben;

— anzugeben, ob sie ihre Hafeninfrastruktur für den gesamten oder einen Teil der Fracht mit und ohne Zugmaschine zwischen Korsika und dem Festland als nicht durch andere Häfen substituierbar ansehen;

— sich zum Wettbewerb — aktuell und über einen Zeitraum von sieben Jahren — betreffend den Güterverkehr zwischen den Häfen zu äußern.

(194) Im zweiten Teil des Fragebogens wurden die Hafenbehörden gebeten, eine vollständige Beschreibung der Hafeninfrastruktur vorzulegen, die sie für Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem französischen Festland nutzen würden.

(195) Im dritten Teil (Fragen 5.1 bis 5.8 zur Fracht ohne Zugmaschine und Fragen 6.1 bis 6.8 zur Fracht mit Zugmaschine) wurden die Hafenbehörden im Wesentlichen nach der Kapazität ihrer Infrastruktur für die Abwicklung des Güterverkehrs gefragt. Sie wurden insbesondere gebeten, Folgendes anzugeben:

— ob ihre Infrastruktur Abfertigungsbereiche für Fracht ohne und mit Zugmaschine umfasst (Antwort: Ja oder Nein) ([109]);

— die Art der Schiffe, die sie abfertigen können ([110]);

— ob ihre Hafeninfrastruktur derzeit für Fracht mit und/oder ohne Zugmaschine genutzt wird ([111]);

— ob ihre Infrastruktur tägliche ([112]) und wöchentliche ([113]) Hin- und Rückfahrten für den Güterverkehr erlaubt (Antwort: Ja oder Nein);

— ob die Hafenbehörden in der Lage wären, eine bestimmte Anzahl täglicher und wöchentlicher Hin- und Rückfahrten im Güterverkehr nach Korsika zu garantieren (Antwort: Ja oder Nein) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Zusammenfassung der eingegangenen Antworten

(196) Wie in Erwägungsgrund 120 dargelegt, holten die französischen Behörden Beiträge von den Hafenbehörden von Toulon, Marseille und Nizza ein.

(197) Was den ersten Teil des Fragebogens betrifft, so halten die drei Häfen den Ansatz der französischen Behörden, zwischen der Fracht mit Zugmaschine und der Fracht ohne Zugmaschine zu unterscheiden, für angemessen. Zum Einzugsgebiet für den Güterverkehr gaben die Häfen von Nizza und Toulon an, dass ihr Einzugsgebiet lokal und auf das unmittelbare Hinterland beschränkt sei, während der Hafen von Marseille für die Beförderung von Gütern aus ganz Frankreich und insbesondere für den Güterverkehr durch das Rhône-Tal genutzt werde.

(198) Was die Wettbewerbsbedingungen betrifft, so gibt der Hafen von Nizza an, dass seine im Stadtzentrum gelegene Infrastruktur und das schwache Industrie- und Handelsgefüge in der Umgebung von Nizza es ihm weder jetzt noch in den nächsten sieben Jahren erlaube, die Nachfrage nach Güterverkehrsdiensten zwischen Korsika und dem Festland zu decken. Der Hafen von Toulon gab ferner an, dass der Hafen von Marseille der unbestrittene Marktführer auf dem Güterverkehrsmarkt sei und er selbst sich nur als Ergänzung zu Marseille positionieren könne. Der Hafen von Toulon weist darauf hin, dass der Wettbewerb zwischen Marseille und Toulon „gesund ist, wenngleich Toulon aufgrund seiner geringen Kapazität auf diesem Markt nicht wirklich konkurrenzfähig ist“. Der Hafen von Marseille gibt an, dass seine geografische Lage an Autobahn- und Schienenverkehrsknotenpunkten und in der Nähe der wichtigsten Logistik- und Verkehrskreuze sowie die sehr gute Erreichbarkeit seiner Infrastruktur über drei Autobahnen ihm einen großen Vorteil für den Güterverkehr verschafften.

([109]) In dem Fragebogen wurden die Häfen gebeten, die Größe der Abfertigungsbereiche, ihre Verfügbarkeit für den Verkehr nach Korsika und ihre Kapazität zur Abfertigung gefährlicher Güter der Klassen 1 und 2 anzugeben.

([110]) Die Hafenbehörden sollten auch Folgendes angeben: i) die Anzahl der verfügbaren Kais; ii) die maximale Kapazität der Schiffe, die abgefertigt werden können, in laufenden Metern; iii) die durchgeführten Umweltmaßnahmen.

([111]) Die Hafenbehörden sollten auch Folgendes angeben: i) die tägliche Kapazität für die Abfertigung von Sattelaufliegern/Lastkraftwagen; ii) Abfertigungszeiten für Sattelauflieger/Lastkraftwagen; iii) die durchschnittliche Parkdauer für Sattelauflieger/Lastkraftwagen; iv) die Anzahl der Sattelauflieger/Lastkraftwagen, die pro Stunde ein- oder ausgeschifft werden können.

([112]) Die Hafenbehörden sollten auch Folgendes angeben: i) die Anzahl der möglichen Zwischenhalte pro Tag; ii) die Mindest- und Höchstdauer der Zwischenhalte; iii) die Regelungen für die Zuweisung von Liegeplätzen.

([113]) Die Hafenbehörden sollten auch Folgendes angeben: i) die Zahl der möglichen Zwischenhalte pro Woche; ii) die Mindest- und Höchstdauer dieser Zwischenhalte und iii) die Regelungen für die Zuweisung von Liegeplätzen.

([114]) In den Fragen wurden die Hafenbehörden gebeten, die Anzahl der garantierten Zwischenhalte anzugeben.

(199) Zum dritten Teil des Fragebogens:

— Die *Hafenbehörde von Marseille* gibt an, dass sie über 13 Liegeplätze für die Abwicklung der Fracht mit und ohne Zugmaschine nach Korsika verfüge. Fünf davon seien bereits im Rahmen der Verträge 2021-2022 vollständig dem Verkehr nach Korsika vorbehalten, acht weitere könnten zusätzlich zugewiesen werden. Der Hafen von Marseille verfüge über eine Abfertigungsfläche von 120 000 m², die komplett für die Fracht mit und ohne Zugmaschine nach Korsika genutzt werden könne. Je nach Wetterlage oder für die Abfertigung gefährlicher Güter könne eine zusätzliche Fläche von knapp 30 000 m² bereitgestellt werden. Darüber hinaus sei im Rahmen eines Projekts zur Erweiterung des Terminals die Schaffung von mehr als 60 000 m² zusätzlicher Abfertigungsfläche vorgesehen, die der Hafen für Seeverkehrsdienste nach Korsika nutzen könne. Darüber hinaus hat der Hafen von Marseille in seinem Beitrag angegeben, dass die Zufahrt zu den Schiffen für Lastkraftwagen einfach sei ([115]). Der Hafen von Marseille sei zudem in der Lage, durchschnittlich 35 Sattelzüge pro Stunde ein-/auszuschiffen und kann täglich knapp 240 Sattelzüge abfertigen. Schließlich weist der Hafen von Marseille darauf hin, dass er in der Lage sei, einen Schiffsreparaturdienst für Ro-Pax-Schiffe für sofortige technische Eingriffe anzubieten.

— Die *Hafenbehörde von Toulon* gibt an, dass ihre Hafeninfrastruktur Fracht mit und ohne Zugmaschine abwickeln könne. Sie weist darauf hin, dass Toulon-Port de Commerce über Abfertigungsbereiche (3 400 m²) und drei Liegeplätze für Ro-Pax-Schiffe verfüge, sodass zwei Hin- und Rückfahrten pro Tag gewährleistet werden könnten ([116]). Die Hafenbehörde gibt an, dass sie an diesem Terminal täglich 80 Sattelzüge (im Sommer jedoch nur etwa 10) ein- und ausschiffen könne. Sie weist jedoch darauf hin, dass sie angesichts der derzeitigen Beanspruchung dieser speziellen Bereiche durch Corsica Ferries (80 %) nicht garantieren könne, dass sie täglich dem Linienverkehr mit Korsika zugewiesen werden könnten ([117]). Toulon-Port de Commerce könne Fracht mit Zugmaschine abfertigen (jedoch keine gefährlichen Güter). Toulon-Brégaillon wiederum verfüge über 30 000 m² Abfertigungsflächen, die für Fracht ohne Zugmaschine, einschließlich gefährlicher Güter, genutzt werden könnten. Der Hafen habe jedoch nur einen einzigen Liegeplatz, der nur für Ro-Ro-Schiffe bestimmt sei. Er könne 120 Sattelzüge pro Tag abfertigen. Die IHK Var gibt an, dass sich Toulon-Brégaillon am besten für den reinen Güterverkehr eigne. Personenverkehr könne nicht abgewickelt werden, da das Terminal in einer Zone liege, in der explosive Stoffe abgefertigt würden.

— Die *Hafenbehörde von Nizza* gibt an, dass ihre Hafeninfrastruktur keine Fracht ohne Zugmaschine abwickeln könne. Fracht mit Zugmaschine könne jedoch abgefertigt werden. Diese Infrastruktur verfüge über eine Abfertigungsfläche von 25 900 m². Der Hafen weist jedoch darauf hin, dass der Personenverkehr Vorrang vor allen anderen Aktivitäten habe. Es seien vier Liegeplätze vorhanden. Den Angaben der Hafenbehörde zufolge könne der Hafen bis zu vier Hin- und Rückfahrten täglich für Fracht mit Zugmaschine nach Korsika garantieren.

(200) Wie in Erwägungsgrund 124 dargelegt, hat die IHK Korsika im Rahmen der Konsultation der Nutzer auch einen Freitextbeitrag übermittelt. Die IHK Korsika legte Informationen über den Güterverkehr an den korsischen Häfen vor.

(201) Generell weist die IHK Korsika darauf hin, dass es an allen korsischen Häfen Kapazitätsprobleme gebe, außer am Hafen von Propriano. Während der Sommermonate müssten regelmäßig Ausnahmeregelungen bei der Präfektur beantragt werden, damit Lastkraftwagen an Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen („rote Tage“) fahren dürften. Konkret stellt die IHK Korsika Folgendes fest:

— Der *Hafen von Bastia* verzeichnet seit 2010 einen sehr starken Anstieg des Güterverkehrs, der auch durch die COVID-19-Pandemie nicht abgeschwächt wurde. Die Kapazität des Hafens von Bastia hat jedoch einen Sättigungspunkt erreicht: überfüllte Abfertigungsbereiche, zunehmend straffe Abfertigungen innerhalb eines begrenzten Zeitfensters und auf begrenztem Raum sowie Staus, die es den Frachtbeförderungsunternehmen unmöglich machen, ihre Waren stets pünktlich zu liefern. Obwohl der Hafen von Bastia acht

([115]) Die Hafenbehörde von Marseille gibt an, dass ein Lastkraftwagen weniger als fünf Minuten von der Hafeneinfahrt zum Seeterminal brauche. Darüber hinaus seien die Hafentransit- und -registrierungsverfahren vollständig digitalisiert, sodass ein reibungsloser Verkehrsfluss gewährleistet sei.

([116]) Die Hafenbehörde von Toulon gibt an, dass einer der drei Liegeplätze, der Fournel-Kai, zwischen 8.30 Uhr und 18.30 Uhr vorrangig Kreuzfahrtschiffen vorbehalten sei.

([117]) Die IHK Var führt in ihrer Antwort aus: „Da Corsica Ferries allein am Terminal [Toulon-Port de Commerce] bereits mehr als 1,3 Mio. Fahrgäste für Korsika über seinen Dienst außerhalb von Gemeinwohlaufträgen und mehr als 400 000 Fahrgäste für andere europäische Inselziele (Sardinien, Minorca, Mallorca) abfertigt und da die lokalen Abgeordneten gefordert haben, diese Zahl auf das zwischen 2019 und 2021 abgefertigte Volumen zu begrenzen (d. h. höchstens 2 Mio. Fahrgäste), erscheint es nur schwer vorstellbar, diese bestehende und etablierte Tätigkeit durch weitere Tätigkeiten gemäß den Verpflichtungen im Rahmen von Gemeinwohlaufträgen (und insbesondere die Möglichkeit, ganzjährig Fracht abzufertigen) zu ergänzen.“

Liegeplätze hat, können nicht acht Schiffe gleichzeitig anlegen, was insbesondere auf die technische Beschaffenheit der Liegeplätze zurückzuführen ist (begrenzte Länge und Tiefgang). In ihrem Beitrag fordert die IHK Korsika daher die Beibehaltung der täglichen Hin- und Rückfahrten zwischen Bastia und Marseille und die Einrichtung zusätzlicher Hin- und Rückfahrten, um den Verkehr zu staffeln und Staus bzw. ein Zurücklassen von Waren am Kai zu vermeiden.

— Auch in den *Häfen von Ajaccio und Porto-Vecchio* ist ein starker Anstieg des Güterverkehrs zu verzeichnen, wobei aufgrund des Platzmangels an Bord der Schiffe zunehmend Güter am Kai zurückgelassen werden. Die IHK Korsika fordert die Beibehaltung täglicher und wöchentlicher Hin- und Rückfahrten für beide Häfen mit zusätzlichen Hin- und Rückfahrten zur Staffelung des Verkehrs und zur Vermeidung von Staus/eines Zurücklassens von Gütern am Kai.

— Nach Angaben der IHK Korsika leide der Hafen von L'Île-Rousse im Gegensatz zu den anderen korsischen Häfen unter einem Ungleichgewicht, da jede dritte wöchentliche Hin- und Rückfahrt für die Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sei, was die wirtschaftliche Dynamik des Einzugsgebiets des Hafens (Balagne) beeinträchtige, das nach Porto-Vecchio das zweitbeliebteste Touristenziel sei. Darüber hinaus verfüge der Hafen von L'Île-Rousse über zwei Liegeplätze, die nicht gleichzeitig belegt werden könnten, was an der Breite des einen Liegeplatzes, der Tatsache, dass es nur einen Wellenbrecher für beide Liegeplätze gebe, und an der Länge der Kais liege. Nach Ansicht der IHK Korsika sollten die wöchentlichen Hin- und Rückfahrten auf drei erhöht werden und es sollte eine spezielle Hin- und Rückfahrt für die Beförderung gefährlicher Güter geben.

— Im *Hafen von Propriano* gebe es keine nennenswerten Überlastungen.

3.4.3.1.1.3. Schlussfolgerungen des Gecodia-Berichts zur qualitativen Nachfrage der Nutzer des Güterverkehrs

(202) Neben den öffentlichen Konsultationen beauftragten die französischen Behörden Gecodia auch mit der Durchführung zusätzlicher Analysen der Nachfrage der Nutzer des Güterverkehrs nach Seeverkehrsdiensten nach Korsika.

(203) Wie in Erwägungsgrund 95 dargelegt, hatten die französischen Behörden in dem Begleitdokument zur Konsultation der Nutzer darauf hingewiesen, dass zwischen der Beförderung von Fracht mit und ohne Zugmaschine unterschieden werden müsse, insbesondere aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen für die Abfertigung der betreffenden Beförderungsart.

(204) Die von Gecodia durchgeführte Studie bestätigt diese Unterscheidung zwischen Fracht mit und ohne Zugmaschine. Gecodia untersuchte auch die geografische Reichweite der Nutzernachfrage nach einer Beförderung von Fracht mit Zugmaschine und Fracht ohne Zugmaschine auf dem Seeweg, um festzustellen, ob an einem oder mehreren Festlandhäfen eine Nutzernachfrage nach einer Beförderung von Gütern zwischen Korsika und dem Festland besteht. Dabei wurden insbesondere folgende Parameter berücksichtigt:

— die Kapazität der Häfen zur Abwicklung des Güterverkehrs;

— im Rahmen der öffentlichen Konsultationen eingeholte Stellungnahmen;

— die zusätzlichen Kosten für Hafentransits je nach Abgangsort der Fracht vom Festland nach Korsika oder Bestimmungsort der Fracht von Korsika zum Festland und

— Feststellung eines dauerhaften und erheblichen Preisschocks (nur bei der Fracht mit Zugmaschine).

3.4.3.1.1.3.1. Unterscheidung der Nutzernachfrage nach Beförderungsart (Fracht mit und ohne Zugmaschine)

(205) Im Gecodia-Bericht wird festgestellt, dass ein erheblicher Unterschied zwischen der Fracht mit Zugmaschine und der Fracht ohne Zugmaschine besteht. Erstens bedeutet Fracht ohne Zugmaschine, dass der Sattelauflieger abgesattelt wird, um auf das Schiff verladen zu werden. Dafür ist spezielle Ausrüstung erforderlich und für den Vorgang werden Hafenarbeiter benötigt. Zweitens muss der Hafen über eine ausreichende Kapazität (Abfertigungsflächen) verfügen, um die Sattelauflieger vor dem Verladen zu parken. Drittens können Sattelauflieger nicht verladen werden, während die Fahrgäste einsteigen und die Lkw auffahren. Dies hat längere Zwischenhalte zur Folge. Ein langer Zwischenhalt schränkt jedoch die Nutzung des Kai ein, sodass der Hafen über mehrere Kais verfügen muss, um mehrere Ziele gleichzeitig bedienen zu können. Der Gecodia-Bericht stützt sich auf die Ergebnisse der Konsultationen der Nutzer und der Häfen, die bestätigen, dass diese Unterscheidung angemessen ist.

(206) Darüber hinaus geht aus dem Gecodia-Bericht hervor, dass aus der Sicht der Frachtbeförderungsunternehmen eine Fracht mit Zugmaschine andere Merkmale aufweist als eine Fracht ohne Zugmaschine. Während für die Fracht mit Zugmaschine eine große Flotte von Sattelzugmaschinen erforderlich ist, um den täglichen Transport mehrerer Sattelzüge zu gewährleisten ([118]), kann bei der Fracht ohne Zugmaschine die Flotte der Zugmaschinen im Verhältnis zur Zahl der Sattelauflieger optimiert werden, sodass das Frachtbeförderungsunternehmen mit einer einzigen Zugmaschine an einem einzigen Tag mehrere Hin- und Rückfahrten zwischen dem Hafen und seinem Logistikstandort durchführen kann. Im Gecodia-Bericht heißt es, dass die Frachtbeförderungsunternehmen bei der Konsultation der Nutzer im Allgemeinen angaben, dass sie bei einer Fracht ohne Zugmaschine vier bis sechs Hin- und Rückfahrten pro Tag mit einer Zugmaschine durchführen würden.

(207) Der Gecodia-Bericht kommt daher zu dem Schluss, dass die Umstellung von einer Fracht ohne Zugmaschine auf eine Fracht mit Zugmaschine für ein Frachtbeförderungsunternehmen mit erheblichen Kosten — für Personal und die Anschaffung zusätzlicher Sattelzugmaschinen — verbunden ist. Für die Fracht mit Zugmaschine und die Fracht ohne Zugmaschine gibt es demnach zwei verschiedene Arten von Nachfrage.

(208) Im Gecodia-Bericht wird jedoch darauf hingewiesen, dass es einige Gemeinsamkeiten zwischen einer Fracht mit Zugmaschine und einer Fracht ohne Zugmaschine gibt. Insbesondere heißt es im Gecodia-Bericht, dass Lieferungen (Fracht mit oder ohne Zugmaschine) morgens vor einer vom Kunden des Frachtbeförderungsunternehmens festgesetzten Uhrzeit erfolgen müssen und dass eine Vertragsstrafe fällig wird, wenn die Lieferung verspätet erfolgt oder verschoben werden muss. Im Gecodia-Bericht wird daher betont, dass es sehr wichtig ist, dass der Hafen so früh wie möglich (zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr) angelaufen wird, damit die Empfänger pünktlich beliefert werden können, unabhängig vom Transportkunden (Supermärkte, Baustellen, Kurierdienste oder Massengut). Bei einer Fracht ohne Zugmaschine müssen unbeladene Sattelauflieger (die zum Festland zurückkehren) ebenfalls sehr früh in den Hafen einlaufen können, da die Zeit benötigt wird, um die ausgeschifften Sattelauflieger zurück zu den Logistikstandorten (Einzelhändler oder Frachtbeförderungsunternehmen) zu bringen, sie zu beladen und dann wieder zum Hafen zu bringen. Darüber hinaus müssen in beiden Fällen regelmäßige Seeverkehrsdienste gewährleistet sein, um die Lieferung von Waren nach Korsika und den Rücktransport der Sattelauflieger oder Lastkraftwagen zum Festland sicherzustellen.

3.4.3.1.1.3.2. Bedarf an Seeverkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht ohne Zugmaschine ausschließlich am Hafen von Marseille

(209) Im Gecodia-Bericht wird festgestellt, dass Nutzer, die Fracht ohne Zugmaschine befördern, ausschließlich den Hafen von Marseille nutzen und dass dieser Hafen daher nicht durch die anderen Festlandhäfen von Toulon und Nizza substituierbar ist.

(210) *Erstens* heißt es im Gecodia-Bericht, dass nur die Häfen Marseille ([119]) und Toulon-Brégaillon über die notwendige Infrastruktur für diese Art von Güterverkehr verfügen, was bei den Häfen Toulon-Port de Commerce und Nizza nicht der Fall ist. Die Kapazität von Toulon-Brégaillon ist zudem auf einen einzigen Liegeplatz beschränkt, sodass aufgrund der sich aus der Dauer des Zwischenhalts und den Abfahrtszeiten für die Fracht ohne Zugmaschine ergebenden Beschränkungen nicht mehr als eine tägliche Überfahrt nach Korsika durchgeführt werden kann ([120]). Eine Substituierbarkeit zwischen den Häfen Marseille und Toulon-Brégaillon bei dieser Art von Verkehr könnte somit allenfalls auf einer Strecke gegeben sein.

(211) *Zweitens* bestätigt die Konsultation der Nutzer dem Gecodia-Bericht zufolge weitgehend, dass die Frachtbeförderungsunternehmen bei der Planung ihrer Fahrten bei der Fracht ohne Zugmaschine nie oder nur sehr selten eine Alternative zum Hafen von Marseille in Erwägung ziehen. Keiner der Teilnehmer der Konsultation gab an, dass eine Preiserhöhung um 5-10 % im Hafen von Marseille ein Grund wäre, auf die Häfen von Toulon auszuweichen, da sie durch den Umweg über Toulon nicht in der Lage wären, ihren täglichen Betrieb zu optimieren.

([118]) Zur Erinnerung: Bei einer Fracht mit Zugmaschine wird der gesamte Lastkraftwagen (Zugmaschine + Sattelauflieger) zusammen mit dem Fahrer befördert, während bei einer Fracht ohne Zugmaschine nur der Sattelauflieger befördert wird.

([119]) Im Gecodia-Bericht heißt es, dass der Hafen von Marseille in seinem Beitrag angegeben hat, über eine verfügbare Fläche von fast 210 000 m^2 und 13 Liegeplätze zu verfügen, die für den Verkehr zwischen Korsika und dem Festland genutzt werden könnten und alle mit modernen und digitalisierten Einrichtungen ausgestattet seien, um einen reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten.

([120]) Aus dem Gecodia-Bericht geht hervor, dass die durchschnittliche Verladung von Sattelzügen auf die Schiffe im Hafen von Toulon-Brégaillon zwischen 15 und 20 pro Stunde und damit deutlich unter der von Marseille (35 Sattelzüge) liegt und dass die verfügbare Kapazität pro Tag auf 120 Sattelzüge geschätzt wird. Im Vergleich dazu lag die durchschnittliche Zahl der im Hafen von Marseille verladenen Sattelzüge für die Überfahrt nach Korsika im Jahr 2021 bei 237, war also doppelt so hoch.

(212) Was die Hafenbehörden betrifft, so gab die IHK Nizza Côte d'Azur an, dass das Einzugsgebiet des Hafens nur lokal sei und dass „der Hafen von Nizza mit seiner im Stadtzentrum gelegenen Infrastruktur und seinem schwachen Industrie- und Handelsgefüge benachteiligt ist und weder jetzt noch in sieben Jahren in der Lage sein wird, die Nachfrage nach Güterverkehrsdiensten nach Korsika zu decken, da Toulon und Marseille besser an die Bedürfnisse angepasst sind". Darüber hinaus wird in dem Gecodia-Bericht auf die Erklärung des Hafens von Toulon im Rahmen der Konsultation der Häfen verwiesen, wonach sich der Hafen von Toulon in Anbetracht seines begrenzten Einzugsgebiets (Hinterland von Toulon) und der begrenzten Kapazität seiner Seeterminals nur als Ergänzung zum Hafen von Marseille positionieren könne.

(213) *Drittens* wird im Gecodia-Bericht darauf hingewiesen, dass große Vertriebszentren für die Belieferung der Geschäfte hauptsächlich auf regionale oder nationale Lagerzentren zurückgreifen. Im Falle Korsikas werden mehr als 90 % der Lieferungen an die korsischen Kaufhäuser über diese Logistikstandorte abgewickelt, sodass die meisten nach Korsika beförderten Waren ihren Ursprung in den Logistikzentren der Region PACA haben ([121]). Dem Gecodia-Bericht zufolge sind die Lagerzentren und Logistikplattformen hauptsächlich im Nordwesten und um Marseille sowie im Rhône-Korridor angesiedelt. In diesem Zusammenhang verweisen die französischen Behörden auf die gemeinsame Studie, die im Oktober 2021 von der Stadtplanungsbehörde der Metropolregion Marseille und der Stadtplanungsbehörde der Region Aix-Durance durchgeführt wurde und die Auskunft über die geografische Lage dieser Lagerzentren und Plattformen gibt ([122]). Diese Studie zeigt eine starke Konzentration der Logistikströme in Richtung Marseille. Im Gecodia-Bericht wird daher festgestellt, dass die Wahl des Hafens von Marseille weitgehend durch seine Nähe zu den Verladestellen und das Vorhandensein einer geeigneten Infrastruktur begründet ist.

(214) Dem Gecodia-Bericht zufolge hat die Nähe der meisten Logistikstandorte und Lagerzentren zum Hafen von Marseille zwei Auswirkungen: Erstens würde die Nutzung des Hafens Toulon-Brégaillon für alle Frachtbeförderungsunternehmen in der Umgebung von Marseille oder im Rhône-Korridor auf der Grundlage des vom nationalen Straßenverkehrsausschuss veröffentlichten Kostensimulators zu durchschnittlichen Mehrkosten von 11 EUR/Lfm. pro Fahrt mit dem Sattelauflieger gegenüber dem Hafen von Marseille führen ([123]). Zweitens würden sich neben diesen zusätzlichen Kosten für die Beförderung auf der Straße die Produktionskosten für die Frachtbeförderungsunternehmen erhöhen, da sie aufgrund der größeren Entfernung gezwungen wären, die Zahl der Hin- und Rückfahrten pro Zugmaschine, die sie an einem Tag zwischen ihrem Logistikstandort und dem Abfahrts-/Ankunftshafen durchführen könnten, zu halbieren, was bedeuten würde, dass sie zusätzliche Zugmaschinen anschaffen müssten, um dieses Volumen aufrechtzuerhalten.

(215) Der Gecodia-Bericht kommt zu dem Schluss, dass der Hafen von Marseille aus der Sicht der Nutzer, die ihre Waren mit Sattelauflieger nach Korsika befördern, nicht durch die Häfen von Toulon oder Nizza substituierbar ist.

3.4.3.1.1.3.3. Spezifischer Bedarf an Seeverkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht mit Zugmaschine am Hafen von Marseille

(216) Im Gecodia-Bericht heißt es, dass der Hafen von Marseille aus der Sicht der Nutzer von Seeverkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht mit Zugmaschine nur durch das Terminal Toulon-Port de Commerce substituierbar ist (keine Substituierbarkeit durch Nizza und die anderen Terminals in Toulon), und das auch nur teilweise, da einige Nutzer von Seeverkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht mit Zugmaschine dieses Terminal nicht als Alternative zum Hafen von Marseille betrachten.

([121]) Dem Gecodia-Bericht zufolge wird dies auch durch die Stellungnahme der französischen Wettbewerbsbehörde bestätigt (Stellungnahme Nr. 20-A-11, Rn. 337-345), in der es heißt, dass „der Hafen von Marseille in der Nähe der wichtigsten Logistikzentren Südfrankreichs liegt, was ihn für den Seefrachtverkehr nach Korsika attraktiver macht, insbesondere im Vergleich zu Toulon, das weiter von diesen Zentren entfernt ist".

([122]) Studie zu den Verbindungen zwischen der Metropolregion Aix-Marseille-Provence und den angrenzenden Gebieten, Oktober 2021, S. 32-35, abrufbar unter https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (abgerufen am 18. Oktober 2024).

([123]) Zur Erinnerung: Toulon ist etwa 70 km von Marseille entfernt.

(217) *Erstens* heißt es im Gecodia-Bericht, dass für die Fracht mit Zugmaschine keine besondere Hafeninfrastruktur erforderlich ist, da der Sattelauflieger von seinem Fahrer als komplettes Fahrzeug direkt auf das Schiff verladen wird. Jeder der drei Festlandhäfen kann somit ohne besondere Sachzwänge Fracht mit Zugmaschine abfertigen ([124]). Im Gecodia-Bericht wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Hafen von Toulon im Rahmen der Konsultation der Häfen angegeben hat, dass es schwierig sei, ganzjährig mehr Fracht mit Zugmaschine abzufertigen, da die Kapazität des Hafens bereits zu 80 % durch den bestehenden Verkehr von Corsica Ferries ausgelastet sei, während der Hafen von Nizza angegeben hat, dass er dem Personenverkehr Vorrang einräumen wolle.

(218) *Zweitens* heißt es im Gecodia-Bericht, dass keiner der Teilnehmer der Konsultation der Nutzer in Erwägung zieht, bei einer Preiserhöhung von 5-10 % in Marseille für die Fracht mit Zugmaschine auf Toulon (und noch weniger auf Nizza) auszuweichen. Aus dieser Konsultation geht demnach hervor, dass die Frachtbeförderungsunternehmen bei der Planung ihrer Fahrten keine alternative Strecke in Betracht ziehen. Die Wahl des Hafens von Marseille ist weitgehend durch seine Nähe zu den Verladestellen der Frachtbeförderungsunternehmen und die verfügbare Hafeninfrastruktur begründet.

(219) *Drittens* wird im Gecodia-Bericht in gleicher Weise wie für die Fracht ohne Zugmaschine ausgeführt, dass angesichts der Nähe der Logistikstandorte der meisten Frachtbeförderungsunternehmen zum Hafen von Marseille (Erwägungsgrund 213) ein Ausweichen einiger Nutzer, deren Logistikstandorte in der Nähe von Marseille liegen, auf den Hafen von Toulon zu längeren Strecken und zusätzlichen Transportkosten (4,5 EUR/Lfm.) führen würde. Diese zusätzlichen Kosten könnten die Produktionskosten für ein Frachtbeförderungsunternehmen um bis zu 17 % erhöhen ([125]). Aus dem Gecodia-Bericht geht hervor, dass sich diese Feststellungen mit den Aussagen der Häfen Nizza und Toulon im Rahmen der Konsultation der Häfen decken, wonach diese beiden Häfen nur für den lokalen Güterverkehr genutzt würden und sich ihr Einzugsgebiet demnach auf das unmittelbare Hinterland beschränke. Die französischen Behörden weisen ferner darauf hin, dass der von den Frachtbeförderungsunternehmen gezahlte Seefrachttarif in vollem Umfang an deren Kunden weitergegeben werde und dass sich die Unterschiede bei den Seefrachttarifen zwischen den verschiedenen Festlandhäfen folglich nicht auf die Produktionskosten der Frachtbeförderungsunternehmen auswirkten.

(220) *Schließlich* enthält der Gecodia-Bericht eine quantitative Analyse, aus der hervorgeht, dass eine Erhöhung des monatlichen Tarifs pro laufendem Meter Fracht mit Zugmaschine in Marseille nicht zu einer Verlagerung dieser Beförderungsart auf die Häfen von Toulon geführt hat. Konkret wurden im Gecodia-Bericht zwei Episoden anhaltender Preisschocks in jüngerer Zeit auf den Marseille-Strecken ([126]) untersucht, während der monatliche Tarif pro laufendem Meter in Toulon weitgehend stabil blieb ([127]). Im Gecodia-Bericht wird erläutert, dass der Preisschock (Anstieg) zwischen Juli 2018 und Mai 2019 nicht zu einer Reaktion der Frachtbeförderungsunternehmen geführt hat und der Marktanteil des Hafens von Toulon in diesem Zeitraum konstant geblieben ist.

(221) Der Gecodia-Bericht kommt daher zu dem Schluss, dass die Häfen von Toulon und Marseille in Bezug auf die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine zwischen Korsika und dem französischen Festland nur teilweise substituierbar sind.

([124]) Es gibt jedoch eine Ausnahme betreffend die Beförderung gefährlicher Stoffe der Klasse 1 (explosive Stoffe) und gefährlicher Stoffe der Klasse 2 (komprimierte, verflüssigte oder gelöste Gase), die am Terminal Toulon-Port de Commerce und im Hafen von Nizza verboten sind.

([125]) Vergleichswert für die Produktionskosten für die Beförderung auf der Straße (Regionalverkehr, nationale Daten von Dezember 2021 auf der Grundlage einer 360 km langen Strecke, d. h. der durchschnittlichen täglichen Fahrstrecke im Regionalverkehr, unter Berücksichtigung der Fahrten zum Verladeort und der Rückfahrt zum Standort des Frachtbeförderungsunternehmen). Bei diesen zusätzlichen Kosten werden die Kosten pro Kilometer mit Mautgebühr, der Stundensatz und der Tagessatz (mit dem Fahrzeugeigentum verbundene Kosten, Steuer/Tag, Versicherung/Tag usw.) berücksichtigt. Die französischen Behörden geben an, dass die durchschnittlichen zusätzlichen Logistikkosten umgekehrt proportional zur Gesamtstrecke seien. Je näher also der Ausgangspunkt an Marseille liegt, desto höher sind die zusätzlichen Logistikkosten insgesamt.

([126]) Die beiden Episoden entsprechen den folgenden Zeiträumen:
- zwischen Oktober 2017 und Oktober 2018: ein durchschnittlicher jährlicher Anstieg des monatlichen Tarifs pro laufendem Meter Fracht mit Zugmaschine um 6 %;
- zwischen Oktober 2019 und Oktober 2020: eine durchschnittliche jährliche Senkung des monatlichen Tarifs pro laufender Meter Fracht mit Zugmaschine um 16 %.

([127]) Auf der Grundlage von Informationen über die von Corsica Ferries erhobenen Tarife, die 2020 für den Gecodia-Bericht auf der Website von Corsica Ferries abgerufen wurden.

3.4.3.1.2. Ermittlung der quantitativen Nachfrage nach Seefrachtverkehrsdiensten

3.4.3.1.2.1. Quantitative Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht ohne Zugmaschine

(222) Im Gecodia-Bericht wurde für jede Strecke zwischen dem Hafen von Marseille und den korsischen Häfen die künftige jährliche Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht mit und ohne Zugmaschine im Zeitraum 2023-2030 geschätzt.

(223) Die historische Nachfrage im Bereich der Fracht ohne Zugmaschine wurde auf der Grundlage von Daten ermittelt, die von den Seeverkehrsunternehmen erhoben wurden. Um die prognostizierte Nachfrage für den Zeitraum 2023-2030 zu ermitteln, wurde das zwischen 2010 und 2019 beobachtete jährliche Wachstum (2,3 % pro Jahr) auf das Verkehrsaufkommen im Jahr 2019 angewandt. Die prognostizierte Nachfrage wurde wie folgt ermittelt:

Tabelle 17

Nachfrage nach Güterverkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht ohne Zugmaschine nach Seestrecke (in Lfm.) ab Marseille im Zeitraum 2018-2020 und geschätzt für den Zeitraum 2023-2030

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023 (Gecodia-Bericht, Tabelle 56)

3.4.3.1.2.2. Quantitative Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht mit Zugmaschine

(224) Die quantitative Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten für die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine wurde auf der Grundlage derselben Parameter geschätzt wie die quantitative Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten für Fracht ohne Zugmaschine (Erwägungsgründe 222 und 223).

(225) Wie in Abschnitt 3.4.2.1.1.3.3 dargelegt, kommt der Gecodia-Bericht zu dem Schluss, dass der Hafen von Marseille und der Hafen von Nizza in Bezug auf den Seefrachtverkehr zur Beförderung von Fracht mit Zugmaschine nicht substituierbar sind und dass die Häfen Marseille und Toulon in dieser Hinsicht nur teilweise substituierbar sind.

(226) Dem Gecodia-Bericht zufolge gehen die französischen Behörden davon aus, dass der Anteil der Nachfrage der Nutzer der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine, die den Hafen Marseille als nicht substituierbar mit dem Hafen von Toulon betrachten, bei 80 % der historischen Nachfrage nach Frachtdiensten für die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine zwischen Marseille und Korsika im Jahr 2019 liegt, während die übrigen 20 % Toulon als Alternative zum Hafen von Marseille betrachten.

(227) Die französischen Behörden gaben an, dass diese Schätzung von 80 % auf Angaben der korsischen Gewerkschaft der Frachtbeförderungsunternehmen und von Corsica Linea beruhe, die im Rahmen einer Marktkonsultation im Jahr 2020 eingeholt worden seien. Die Gewerkschaft (die [20-50] % der zwischen Korsika und dem Festland beförderten Fracht mit Zugmaschine in Lfm. repräsentiert) und Corsica Linea gaben an, dass 84 % bzw. 85 % der Fracht mit Zugmaschine ihren Ursprung im Departement Bouches-du-Rhône (dessen wichtigster Heimathafen Marseille ist) hätten oder für dieses Departement bestimmt seien.

(228) Nach Ermittlung der geschätzten spezifischen Nachfrage nach Frachtdiensten zur Beförderung von Fracht mit Zugmaschine am Hafen von Marseille bezifferten die französischen Behörden diese Nachfrage für die kommenden Jahre. Die quantitative Nachfrage nach Verkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht mit Zugmaschine seitens der Nutzergruppe, die keine Alternative zum Hafen von Marseille in Betracht zieht (d. h. 80 % der geschätzten Nachfrage für den Zeitraum 2023-2030 zwischen Marseille und Korsika), ist in Tabelle 18 dargestellt.

Tabelle 18

Nachfrage nach Güterverkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht mit Zugmaschine nach Seestrecke (in Lfm.) ab Marseille im Zeitraum 2018-2020 und geschätzt für den Zeitraum 2023-2030

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023 (Gecodia-Bericht, Tabelle 57 für 2018-2020 und Tabelle 60 für 2023, 2025 und 2030)

(229) Da bei der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine auch die Fahrer befördert werden müssen (die somit eine Fahrgast-Kategorie darstellen), haben die französischen Behörden auch die Nachfrage nach der Beförderung von Fahrern ermittelt. Die französischen Behörden stellten fest, dass die Nachfrage der Fahrer proportional zum Volumen der beförderten Fracht mit Zugmaschine sei und dass dieser Anteil im Zeitverlauf konstant geblieben sei.

(230) Um für jede Seeverkehrsroute das Verhältnis von Fahrern zu Lfm. Fracht mit Zugmaschine zu schätzen, stützten sich die französischen Behörden auf den Durchschnittswert für den Zeitraum 2018-2021. Dieses Verhältnis wurde auf die geschätzte Nachfrage nach Verkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht mit Zugmaschine für 2030 angewandt. Nach Angaben der französischen Behörden stellt sich die Nachfrage nach der Beförderung von Fahrern wie folgt dar:

Tabelle 19

Anzahl der zu befördernden Fahrer im Seeverkehr ab Marseille im Zeitraum 2018-2021 und geschätzt für den Zeitraum 2023-2030

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 27. Juli 2023

3.4.3.2. Bestimmung der Fähigkeit des Markts zur Deckung der Nutzernachfrage

(231) Nachdem die französischen Behörden die qualitative und quantitative Nachfrage der verschiedenen Kategorien von Nutzern des Güterseeverkehrs zwischen Korsika und dem französischen Festland geschätzt hatten, versuchten sie zu bestimmen, inwieweit das Marktangebot diese Nachfrage decken kann.

3.4.3.2.1. Ergebnisse der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen

3.4.3.2.1.1. Gestellte Fragen

(232) Die Seeverkehrsunternehmen mussten zu den Frachtdiensten, die sie ohne Gemeinwohlauftrag erbringen würden, dieselben Fragen, wie in den Erwägungsgründen 163 bis 165 dargelegt, beantworten. Insbesondere wurden die Seeverkehrsunternehmen gebeten, eine Excel-Datei auszufüllen, in der sie separate Angaben zum Volumen der von ihnen beförderten Fracht mit und ohne Zugmaschine machen sollten.

3.4.3.2.1.2. Zusammenfassung der eingegangenen Antworten

(233) Drei Unternehmen nahmen an der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen teil: Corsica Linea, La Méridionale und Corsica Ferries.

(234) Corsica Linea und La Méridionale gaben an, dass sie ohne Gemeinwohlauftrag keine kommerziellen Dienste zwischen Korsika und dem französischen Festland anbieten würden.

(235) Corsica Ferries legte einen Vorschlag für kommerzielle Dienste vor, die das Unternehmen ohne Gemeinwohlauftrag für den Güterverkehr anbieten würde. Zur Untermauerung seiner Antworten auf den Fragebogen legte Corsica Ferries mehrere Excel-Dateien vor, in denen u. a. die Kapazität seiner Schiffe und die kommerziellen Dienste, die das Unternehmen erbringen würde, aufgeführt waren.

(236) In seiner Antwort auf die zweite Frage der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen, in der danach gefragt wurde, ob eine Unterscheidung zwischen Fracht mit Zugmaschine und Fracht ohne Zugmaschine sinnvoll ist, gab Corsica Ferries an, dass die vom korsischen Verkehrsamt vorgenommene systematische Unterscheidung zwischen Fracht mit Zugmaschine und Fracht ohne Zugmaschine künstlich und nicht zielführend sei, da die Beförderungsart von der Größe, der Organisation und den Entscheidungen des jeweiligen Frachtbeförderungsunternehmens abhänge und nicht von den Diensten, die von den Seeverkehrsunternehmen erbracht würden. Corsica Ferries wies auch darauf hin, dass nach Angaben der französischen Behörden eine Fracht mit Zugmaschine bedeute, dass sich ein Fahrer an Bord des Schiffes befinden müsse, während innerhalb der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine zwischen begleiteter Fracht (mit Fahrer) und unbegleiteter Fracht (ohne Fahrer) unterschieden werde.

(237) Corsica Ferries gab in seiner Antwort an, dass bei dem Dienst, den das Unternehmen ohne Gemeinwohlauftrag anbieten würde, in Bezug auf die angebotenen Beförderungskapazitäten nicht nach der Art der geplanten Beförderung unterschieden würde. In der übermittelten Excel-Datei seien demnach die kumulierten Güterbeförderungskapazitäten des Unternehmens angegeben, d. h. für Fracht mit und ohne Zugmaschine, ohne Unterscheidung zwischen den beiden Beförderungsarten.

(238) Corsica Ferries brachte zudem die in Erwägungsgrund 169 genannten Kritikpunkte vor.

(239) In seiner Antwort auf Frage 4 erklärte das Unternehmen Corsica Ferries, dass es ohne Gemeinwohlauftrag ab dem 1. Januar 2023 Güterverkehrsdienste zwischen allen Festlandhäfen (Marseille, Ajaccio, Toulon) und allen korsischen Häfen mit Ausnahme des Hafens von Propriano erbringen werde. Es würde tagsüber und nachts kommerzielle Dienste (für Güter und Personen) anbieten, die Folgendes umfassten:

— eine tägliche Hin- und Rückfahrt zwischen dem französischen Festland (mindestens fünfmal in der Woche ab Toulon und zweimal in der Woche ab Marseille) und jeweils dem Hafen Ajaccio und Bastia;

— zwei monatliche Hin- und Rückfahrten von Marseille und mindestens drei wöchentliche Hin- und Rückfahrten von Toulon jeweils in die Häfen Porto-Vecchio und L'Île-Rousse;

— keinen kommerziellen Dienst nach Propriano, da dieser Hafen nach Angaben von Corsica Ferries durch den Hafen von Ajaccio ersetzt werden kann, für den vorgeschlagen wurde, dass er mindestens einmal täglich von Marseille und Toulon aus angefahren wird;

— zusätzliche Seeverkehrsdienste zwischen dem Hafen von Nizza und Korsika von Juli bis September.

(240) Corsica Ferries teilte den französischen Behörden mit, dass das Unternehmen über eine Flotte von 13 Schiffen verfüge, die keiner bestimmten Strecke zugewiesen seien. Es gab ferner an, dass 15 % seiner Überfahrten auf allen Strecken tagsüber stattfinden würden (Abfahrt zwischen 6.00 Uhr und 16.00 Uhr und Ankunft zwischen 14.00 Uhr und Mitternacht in beide Richtungen).

(241) Zur Kapazität seiner Schiffe für die Güterbeförderung übermittelte Corsica Ferries den französischen Behörden die Informationen in Tabelle 20.

Tabelle 20

Güterverkehrsdienste von Corsica Ferries nach Seestrecke (in Lfm.) ab Marseille im Zeitraum 2016-2019 und geschätzt für den Zeitraum 2023-2028 ohne Gemeinwohlauftrag

Marseille	**Jahresdurchschnitt (2016-2019, Lfm.)**	**Jahresdurchschnitt (2023-2028, Lfm.)**	**Zunahme (in %)**
Ajaccio	—	232 566	n. z.
Bastia	—	270 297	n. z.
Porto-Vecchio	—	47 371	n. z.
Propriano	—	—	n. z.
L'Île-Rousse	—	51 123	n. z.
Marseille insgesamt	—	**601 357**	**n. z.**
Toulon	**Jahresdurchschnitt (2016-2019, Lfm.)**	**Jahresdurchschnitt (2023-2028, Lfm.)**	**%**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	—	—	n. z.
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Toulon insgesamt	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Insgesamt Marseille und Toulon	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Quelle: Antwort von Corsica Ferries auf den Markttest zu Seeverkehrsdiensten zwischen Korsika und dem französischen Festland (22. Februar 2022)

(242) Corsica Ferries gab ferner an, dass sein Angebot nur dann gelte, wenn es keinen Gemeinwohlauftrag zwischen Korsika und dem Festland gebe.

3.4.3.2.2. Analyse des Marktversagens

(243) Nach Analyse der (retrospektiven und prospektiven) Kapazität von Corsica Ferries wird im Abschlussbericht der Schluss gezogen, dass das Marktangebot ohne Gemeinwohlaufträge nicht die gesamte Nachfrage der Nutzer nach Güterverkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht mit und ohne Zugmaschine decken würde.

(244) Zur *Fracht ohne Zugmaschine* heißt es im Gecodia-Bericht, dass das Angebot von Corsica Ferries bestimmten Schlussfolgerungen des Berichts widerspricht, wenn das Unternehmen beabsichtigt, Fracht ohne Zugmaschine mit kombinierten Passagier- und Frachtschiffen (Ro-Pax) fünfmal pro Woche auf den Strecken Marseille–Ajaccio und Marseille–Bastia und dreimal pro Woche für die sekundären korsischen Häfen zu befördern. Jedoch verfügt nur i) Toulon-Brégaillon (und nicht Toulon-Port de Commerce) über die erforderliche Infrastruktur, um Fracht ohne Zugmaschine abzufertigen, und ii) Toulon-Brégaillon kann nur Ro-Ro-Schiffe abfertigen, und das auch nur für eine einzige Strecke (Erwägungsgrund 210).

(245) Darüber hinaus heißt es im Gecodia-Bericht, dass das von Corsica Ferries vorgeschlagene Angebot aufgrund der unzureichenden Zahl der wöchentlichen Frequenzen zwischen Marseille und Korsika nicht ausreicht, um die Nachfrage der Nutzer nach Seeverkehrsdiensten für die Beförderung von Fracht mit und ohne Zugmaschine zu decken. Dem Gecodia-Bericht zufolge beschränkte Corsica Ferries sein Angebot anfangs auf zwei wöchentliche Hin- und Rückfahrten zwischen dem Hafen von Marseille und den Häfen Ajaccio und Bastia, obwohl die Nutzer auf nahezu tägliche Hin- und Rückfahrten für die Beförderung ihrer Fracht ohne Zugmaschine angewiesen sind. Darüber hinaus heißt es im Gecodia-Bericht, dass die vorgeschlagenen Frequenzen zwischen dem Hafen von Marseille und den Häfen L'Île-Rousse und Porto-Vecchio auf drei monatliche Hin- und Rückfahrten beschränkt sind, während die Nutzer auf einen wöchentlichen Seeverkehrsdienst angewiesen sind. Schließlich wurde im Gecodia-Bericht festgestellt, dass Corsica Ferries keinen kommerziellen Dienst zwischen dem Hafen von Marseille und dem Hafen von Propriano angeboten hat, obwohl die Nutzer auf einen wöchentlichen Seeverkehrsdienst angewiesen sind.

(246) Zur *Fracht mit Zugmaschine* wird im Gecodia-Bericht aus den in den Erwägungsgründen 244 und 245 dargelegten Gründen der Schluss gezogen, dass die von Corsica Ferries angebotenen Frequenzen zwischen dem Hafen von Marseille und den korsischen Häfen nicht ausreichen, um die Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten zur Beförderung von Fracht mit Zugmaschine zu decken, für die es keine Alternative zum Hafen Marseille gibt (d. h. 80 % der gesamten Beförderung von Fracht mit Zugmaschine zwischen Marseille und Korsika). Die französischen Behörden wiesen ferner darauf hin, dass unter Berücksichtigung der Aussagen der IHK Var, dass die Infrastruktur gesättigt sei und das Terminal in Toulon-Port de Commerce Schwierigkeiten habe, ein größeres Volumen an Fracht mit Zugmaschine abzufertigen, das Angebot von Corsica Ferries, das auch eine Aufstockung seiner Kapazität ab Toulon vorsieht, unrealistisch erscheine.

3.4.3.3 Schlussfolgerung zum Vorliegen eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen zur Güterbeförderung im Seeverkehr

(247) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kamen die französischen Behörden zu dem Schluss, dass für Seeverkehrsdienste zur Beförderung von Fracht mit und ohne Zugmaschine ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen besteht, der der geschätzten Nachfrage zwischen Marseille und jeweils einem der fünf korsischen Häfen zwischen 2023 und 2030 entspricht, wie in Tabelle 21 aufgeführt.

Tabelle 21

Geschätzter Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen für den Güterseeverkehr (in Lfm.) ab Marseille für den Zeitraum 2023-2030

	Fracht ohne Zugmaschine (Lfm. pro Jahr)		Fracht mit Zugmaschine — Gebiet Marseille (nicht substituierbar) (Lfm. pro Jahr)		Fracht insgesamt (Lfm. pro Jahr)	
	2023	2030	2023	2030	2023	2030
Ajaccio	565 647	663 246	99 848	117 076	**665 495**	**780 322**
Bastia	738 269	865 653	145 555	170 670	**883 824**	**1 036 323**
Porto-Vecchio	170 619	200 059	37 870	44 404	**208 489**	**244 463**
Propriano	59 317	69 552	15 764	18 484	**75 081**	**88 036**
L'Île-Rousse	93 345	109 451	23 550	27 613	**116 895**	**137 064**
Insgesamt	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom (05 April 2023).

3.5. Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Gemeinwohlaufträge

(248) Nachdem die französischen Behörden feststellten, dass im Bereich des Güter- und Personenverkehrs im Seeverkehr ein Bedarf an mehreren öffentlichen Dienstleistungen besteht, versuchten sie, das erforderliche Rechtsinstrument und die geeigneten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu bestimmen, die diesen Bedarf decken, dabei aber die Freiheiten, die für das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts unabdingbar sind, am wenigsten beeinträchtigen (Erwägungsgrund 92).

3.5.1. *Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit des Gemeinwohlauftrags*

(249) Die französischen Behörden prüften zunächst die Möglichkeit, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 (Erwägungsgrund 62) für Strecken oder Nutzer auszuweiten, bei denen ein Bedarf an öffentlichen Seeverkehrsdiensten festgestellt wurde. Nach ihrer Ansicht ist ein solcher Ansatz jedoch in einigen Punkten unzulänglich.

(250) *Erstens* vertraten die französischen Behörden die Auffassung, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 das fehlende privatwirtschaftliche Angebot zur Deckung des festgestellten Bedarfs nicht ausgleichen können. Nach ihrer Ansicht reicht das von Corsica Ferries im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 unterbreitete Angebot, das ohne Gemeinwohlauftrag gilt, für den Hafen von Marseille jetzt schon nicht aus, um den gesamten von Frankreich ermittelten Bedarf zu decken (Abschnitte 3.4.2.3 und 3.4.3.3), und dass eine Ausweitung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 daher keine Auswirkungen gehabt hätte.

(251) *Zweitens* stellten die französischen Behörden fest, dass die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Schiffe, die zwischen dem französischen Festland und Korsika verkehren, wichtige Merkmale der Nachfrage nach Seeverkehrsdiensten für Güter und Personen sind (Erwägungsgründe 112, 190, 191 und 208). Frankreich zufolge erlaubt es die Seekabotageverordnung den Mitgliedstaaten nicht, die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen festzulegen. Gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung beschränken sich die Mitgliedstaaten bei der Auferlegung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf Auflagen hinsichtlich der anzulaufenden Häfen, der Regelmäßigkeit, Beständigkeit und Häufigkeit des Verkehrs, der Dienstleistungskapazität, der zu erhebenden Gebühren sowie der Schiffsbesatzung.

(252) *Schließlich* vertraten die französischen Behörden die Auffassung, dass solche gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wenn sie mit einer Ausgleichsleistung einhergehen sollten, es der Gebietskörperschaft Korsika nicht ermöglichen würden, die mit der öffentlichen Dienstleistung verbundenen Kosten zu kontrollieren, da sie aufgrund der ungewissen Zahl der Überfahrten nicht in der Lage wäre, diese Kosten (die nach Erbringung der Dienstleistung ausgeglichen würden) zu schätzen.

(253) Aus den genannten Gründen waren die französischen Behörden der Auffassung, dass der Abschluss von Gemeinwohlaufträgen notwendig war, um den Bedarf an öffentlichen Seeverkehrsdiensten zur Deckung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen für jede Seeverkehrsverbindung zwischen dem Hafen von Marseille und den korsischen Häfen zu ermitteln.

3.5.2. *Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der im Rahmen der Gemeinwohlaufträge auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen*

(254) Die französischen Behörden waren der Auffassung, dass der ermittelte Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen den Abschluss von Gemeinwohlaufträgen erforderte, in denen die folgenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen festgelegt wurden.

(255) *Erstens* beschlossen die französischen Behörden, einen Gemeinwohlauftrag für jede Seeverkehrsverbindung zu vergeben, für die ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen festgestellt wurde. Jeder Gemeinwohlauftrag musste die Verpflichtung enthalten, Seeverkehrsdienste für die Beförderung von Fracht mit und ohne Zugmaschine sowie für die Personenbeförderung (Fahrer und medizinische Fahrgäste) zwischen dem Hafen von Marseille und jedem der korsischen Häfen ohne Zwischenhalt durchzuführen. Darüber hinaus musste der Gemeinwohlauftrag für die Strecke Marseille–L'Île-Rousse auch die Verpflichtung zur Beförderung gefährlicher Güter enthalten (L'Île-Rousse ist der einzige korsische Hafen, der für die Abfertigung solcher Güter zugelassen ist), während für die Strecke Marseille–Propriano die Verpflichtung enthalten sein musste, gebietsansässige und gebietsfremde Fahrgäste sowie medizinische Fahrgäste und Fahrer zu befördern. Die französischen Behörden gaben an, dass diese Verpflichtungen ausschließlich auf das im Rahmen der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen festgestellte Marktversagen zurückzuführen gewesen seien.

(256) *Zweitens* hielten die französischen Behörden es für erforderlich, in jedem Gemeinwohlauftrag spezifische Fahrpläne vorzuschreiben, mit Abfahrten am Abend von/zu den korsischen Häfen und Ankunft am frühen Morgen in Korsika bzw. Marseille. Diese Fahrpläne entsprächen voll und ganz der Nachfrage der Nutzer, die im Rahmen der Konsultation der Nutzer (Personen-/Güterverkehr) ermittelt worden sei, und den Schlussfolgerungen des Gecodia-Berichts über die Organisation der Logistikkette zwischen Korsika und dem französischen Festland (Erwägungsgrund 208). Diese Verpflichtungen sind für jede Verbindung in Tabelle 22 aufgeführt.

Tabelle 22

Fahrplanverpflichtungen für den Güter- und Personenverkehr in den Gemeinwohlaufträgen in beide Richtungen (Marseille–Korsika und Korsika–Marseille)

Marseille	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Abfahrtszeit	Zwischen 18.30 Uhr und 20.00 Uhr				
Ankunftszeit (nächster Tag)	Zwischen 6.00 Uhr und 8.00 Uhr	Zwischen 6.00 Uhr und 8.00 Uhr	Zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr	Zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr	Zwischen 6.00 Uhr und 8.00 Uhr

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 28. Juni 2023

(257) *Drittens* hielten die französischen Behörden es für notwendig, Frequenzverpflichtungen festzulegen, um die Regelmäßigkeit der Dienste entsprechend dem festgestellten Bedarf zu gewährleisten (Erwägungsgründe 112 und 208) und eine ausreichende Flexibilität bei der Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen angesichts erheblicher Nachfrageschwankungen zu gewährleisten. Die französischen Behörden vertraten die Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge für jede betroffene Seestrecke drei Frequenzverpflichtungen umfassen sollten:

— die Verpflichtung, eine Mindestanzahl wöchentlicher Hin- und Rückfahrten zu gewährleisten;

— die Verpflichtung, eine Mindestanzahl jährlicher Hin- und Rückfahrten zu gewährleisten;

— die Verpflichtung, in bestimmten Fällen und für bestimmte Seestrecken zusätzliche Hin- und Rückfahrten innerhalb der von den Gemeinwohlaufträgen festgelegten Grenzen zu gewährleisten.

(258) Diese Frequenzverpflichtungen sind für die einzelnen Gemeinwohlaufträge in Tabelle 23 aufgeführt. Diese Frequenzen sind insbesondere für die Seeverkehrsverbindungen Bastia und Ajaccio höher, da auf diese beiden Häfen ein erheblicher Teil des Personen- und Güterverkehrs nach Korsika entfällt (Erwägungsgründe 54, 55 und 59).

Tabelle 23

Frequenzverpflichtungen für den Güter- und Personenverkehr in den Gemeinwohlaufträgen

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Mindestanzahl wöchentlicher Hin- und Rückfahrten in der Nebensaison ([1]) (Basisverkehr)	6	6	2-3	2-3	3
Mindestanzahl wöchentlicher Hin- und Rückfahrten in der Hauptsaison ([2]) (Basisverkehr)	7	7	3	3	3
Mindestanzahl jährlicher Hin- und Rückfahrten (Basisverkehr)	365	365	156	156	156
Anzahl der zusätzlichen jährlichen Hin- und Rückfahrten	10	30	—	—	10

([1]) Definiert als Zeitraum von November bis März.
([2]) Definiert als Zeitraum von April bis Oktober.
Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 28. Juni 2023

(259) Wie diese Frequenzverpflichtungen funktionieren, kann anhand des folgenden Beispiels veranschaulicht werden. Wie in Tabelle 23 dargelegt, muss der Auftragnehmer sechs wöchentliche Hin- und Rückfahrten auf der Strecke Marseille–Ajaccio in der Nebensaison und sieben in der Hauptsaison durchführen. Die Mindestfrequenz der wöchentlichen Hin- und Rückfahrten beträgt somit 130 Hin- und Rückfahrten in der Nebensaison und 214 Hin- und Rückfahrten in der Hauptsaison, insgesamt also 344 Hin- und Rückfahrten. Das Seeverkehrsunternehmen ist verpflichtet, 365 Hin- und Rückfahrten pro Jahr durchzuführen: Die Differenz zwischen den geforderten 365 Hin- und Rückfahrten pro Jahr und den geforderten 344 Hin- und Rückfahrten pro Woche entspricht der Anzahl der Hin- und Rückfahrten (19 Hin- und Rückfahrten), die das Seeverkehrsunternehmen während des Jahres (zusätzlich zu der geforderten Mindestanzahl wöchentlicher Hin- und Rückfahrten) durchführen muss, die es jedoch nach eigenem Ermessen für die von ihm gewünschten Tage des Jahres planen kann. Die Besonderheit dieser 19 Hin- und Rückfahrten besteht jedoch darin, dass sie auf Antrag der französischen Behörden verschoben werden können (im Folgenden „**verschiebbare Hin- und Rückfahrten**“). Eine Verschiebung könnte beispielsweise erfolgen, wenn die Behörden feststellen, dass die Nachfrage an einem bestimmten Tag sehr gering ist und es angebracht wäre, den Dienst auf einen anderen Tag zu verschieben. Diese verschiebbaren Hin- und Rückfahrten zeichnen sich demnach durch ihre Flexibilität aus und geben den französischen Behörden ein flexibles Instrument an die Hand, um das Angebot an öffentlichen Dienstleistungen an Nachfrageschwankungen oder unvorhergesehene Ereignisse anzupassen.

(260) Mit anderen Worten, die französischen Behörden legen eine Mindestanzahl jährlicher Hin- und Rückfahrten fest, die durchgeführt werden müssen, um den quantitativen und qualitativen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen (Personen- und Güterverkehr) zu decken, einschließlich der Verpflichtung für das Seeverkehrsunternehmen, i) eine feste und wöchentliche Mindestanzahl von Hin- und Rückfahrten durchzuführen, um die Regelmäßigkeit der Seeverkehrsdienste zu gewährleisten, und ii) verschiebbarer Hin- und Rückfahrten, um die Flexibilität der Dienste zur Deckung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen zu gewährleisten.

(261) Darüber hinaus hielten es die französischen Behörden zur Vervollständigung des Systems für erforderlich, Verpflichtungen zu zusätzlichen Hin- und Rückfahrten für bestimmte Seestrecken einzuführen. Diese Hin- und Rückfahrten entsprechen der Zahl der Hin- und Rückfahrten, die zusätzlich zur Mindestanzahl der Hin- und Rückfahrten pro Jahr durchgeführt werden könnten. Zusätzliche Hin- und Rückfahrten dienen dazu, auf einen außergewöhnlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens zu reagieren. Sie würden allein auf Antrag der französischen Behörden organisiert, wenn festgestellt wird, dass die Nachfrage nach Frachtbeförderung an einem bestimmten Tag (und nur Fracht — zusätzliche Hin- und Rückfahrten betreffen nicht die Fahrgastbeförderung) die maximale Beförderungskapazität der an diesem Tag eingesetzten Schiffe übersteigt. Der Zweck der zusätzlichen Hin- und Rückfahrten besteht somit darin zu verhindern, dass Waren am Kai zurückgelassen werden, was zu Verzögerungen bei den Lieferungen nach Korsika führen würde. Wie in Tabelle 23 dargelegt, planten die französischen Behörden zusätzliche Hin- und Rückfahrten für drei Strecken (Ajaccio, Bastia und L'Île-Rousse), auf denen die Wahrscheinlichkeit, dass solche Hin- und Rückfahrten organisiert werden müssen, am höchsten ist.

(262) *Schließlich* hielten es die französischen Behörden für erforderlich, eine Mindestbeförderungskapazität pro Überfahrt für die Schiffe vorzuschreiben. Diese Verpflichtungen entsprechen der Mindestkapazität pro Überfahrt, die der Betreiber bereitstellen muss, um den von den französischen Behörden geschätzten täglich erforderlichen Umfang an öffentlichen Dienstleistungen für die Beförderung von Personen (Gebietsansässige und Gebietsfremde auf der Seestrecke Marseille-Propriano und Personen, die aus medizinischen Gründen reisen, auf allen Seestrecken) und Gütern (Fracht mit und ohne Zugmaschine, einschließlich Fahrern) zu decken.

(263) Um die Mindestfahrgastkapazitäten pro Überfahrt zu ermitteln, stützten sich die französischen Behörden auf die für 2030 prognostizierte jährliche Nachfrage für jede Personen- und Streckenkategorie (Tabelle 14 und Tabelle 19) legten die Anzahl der erforderlichen Überfahrten pro Jahr zugrunde (Tabelle 23). Darüber hinaus gingen die französischen Behörden davon aus, dass im Fall von Ajaccio und Bastia als den wichtigsten Häfen die Beförderung von Personen, die aus medizinischen Gründen reisen, und von Fahrern mit Ausnahme der Wochenenden täglich erfolgt, und im Fall der anderen Häfen Korsikas an drei Tagen pro Woche. Das Endergebnis (Anzahl der Personen pro Überfahrt) ist in Tabelle 24 dargestellt.

Tabelle 24

Mindestkapazitätsanforderungen für den Personenverkehr in den Gemeinwohlaufträgen

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Insgesamt
Medizinische Fahrgäste pro Überfahrt (Basisverkehr)	4	5	1	1	2	**13**
Fahrer pro Überfahrt (Basisverkehr)	14	19	10	4	7	**54**
Personen (ohne medizinische Fahrgäste und Fahrer) pro Überfahrt (Basisverkehr)	—	—	—	186	—	**186**

Quelle: Stellungnahmen der französischen Behörden vom 28. Juni und 28. Juli 2023

(264) Um schließlich die Nachfrage von medizinischen Fahrgästen pro Überfahrt (einschließlich Begleitpersonen) zu ermitteln, wurde davon ausgegangen, dass die Überfahrt für die wichtigsten Häfen Ajaccio und Bastia außer an Wochenenden täglich und für die anderen korsischen Häfen und an drei Tagen pro Woche durchgeführt wurde. Der gewählte Wert wurde gerundet. Das Endergebnis (Anzahl der medizinischen Fahrgäste pro Überfahrt und Seestrecke) ist in Tabelle 25 dargestellt.

Tabelle 25

Geschätzte Nachfrage von medizinischen Fahrgästen und deren Begleitpersonen, die mit dem Schiff zwischen Korsika und Marseille reisen (Fahrgäste pro Überfahrt)

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

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 27. Juli 2023

(265) Was die Mindestbeförderungskapazität für *Güter* pro Überfahrt betrifft, so gaben die französischen Behörden an, dass sie diese wie folgt festgelegt hätten.

(266) Bei der Berechnung der pro Woche benötigten Güterkapazitäten zogen die französischen Behörden den geschätzten wöchentlichen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen im Juli 2030 heran (der dem Spitzenwert des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen entspricht, der im Zeitraum der fraglichen Maßnahmen ermittelt wurde). Für die Strecken nach Ajaccio und Bastia gingen die französischen Behörden davon aus, dass 90 % der Güterbeförderung an Werktagen unter der Woche abgewickelt wird. Für die Strecken zu den anderen drei korsischen Häfen wurde dieser Wert auf 100 % erhöht. Durch die Kombination des erforderlichen wöchentlichen Gütervolumens mit der Anzahl der erforderlichen wöchentlichen Hin- und Rückfahrten (d. h. sechs Hin- und Rückfahrten pro Woche während der Winterperiode auf den Strecken Marseille-Ajaccio und Marseille-Bastia und drei wöchentliche Hin- und Rückfahrten in die anderen Häfen) erhielten die französischen Behörden die erforderliche Mindestkapazität pro Güterüberfahrt, wie in Tabelle 26dargelegt.

Tabelle 26

Mindestkapazitätsanforderungen für den Güterverkehr in den Gemeinwohlaufträgen

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Mindestgütervolumen (Lfm.) pro Überfahrt (Basisverkehr)	1 470	1 860	1 040	520	700

Quelle: Stellungnahmen der französischen Behörden vom 28. Juni und 28. Juli 2023

3.6. Vergabeverfahren für die Gemeinwohlaufträge

3.6.1. *Beschluss Nr. 22/050 vom 28. April 2022*

(267) Nachdem ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen festgestellt worden war und angesichts der Notwendigkeit, diesen Bedarf durch einen Gemeinwohlauftrag angemessen zu decken, leitete die korsische Territorialregierung (Collectivité de Corse, im Folgenden „CdC") am 28. April 2022 das Ausschreibungsverfahren für die Gemeinwohlaufträge ein.

(268) Im vorliegenden Fall entschied die CdC mit Beschluss Nr. 22/050 der korsischen Territorialversammlung vom 28. April 2022, für den Betrieb von Seeverkehrsdiensten für Güter (einschließlich gefährlicher Güter) und Fahrgäste zwischen dem Hafen von Marseille und den Häfen von Ajaccio (Los 1), Bastia (Los 2), Porto-Vecchio (Los 3), Propriano (Los 4) und L'Île-Rousse (Los 5) für einen Zeitraum von sieben Jahren (mit der Möglichkeit einer Verlängerung um maximal zwölf Monate, d. h. für insgesamt höchstens acht Jahre) zwischen dem 1. Januar 2023 und dem 31. Dezember 2030 Gemeinwohlaufträge über die einzelnen Strecken abzuschließen.

(269) Der Anwendungsbereich der Gemeinwohlaufträge umfasste alle in Abschnitt 3.5.2 dieses Beschlusses genannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

(270) Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsbedingungen ([128]) sah vor, dass „jeder Auftrag mindestens Folgendes festlegen muss: Höchsttarife für Gebietsansässige Korsikas und für die Beförderung von Gütern, Transportkapazität der Schiffe, Fahrpläne und Dienstfrequenzen, Laufzeit des Gemeinwohlauftrags, Höchstbetrag der vom korsischen Verkehrsamt entrichteten Ausgleichszahlung."

(271) Artikel 9 Absatz 2 der Ausschreibungsbedingungen sah vor, dass „jedes Angebot auf der Grundlage von Kriterien geprüft wird, anhand derer das beste Angebot im Hinblick auf den gesamtwirtschaftlichen Nutzen für die [CdC] ermittelt werden kann." Diese Kapazitäten werden für Konsortien als Ganzes bewertet.

Kriterien	Analyse nach Kriterien	Gewichtung
Kriterium 1: Technischer Wert des Angebots		60 %
Unterkriterium 1	Technische Qualität der Schiffe: Eignung der vom Bewerber vorgeschlagenen Flotte im Hinblick auf Folgendes: — Beschreibung der Flotte (Anzahl der Schiffe, eingesetzte Schiffe, Zertifizierung und Kontrolle der Schiffe, Klassifizierung, Flaggenstaat, Einhaltung der einzelnen Codes und Übereinkommen). Charterverträge sind zu melden; — Eignung für See- und Segelbedingungen sowie für Hafenbeschränkungen (Baujahr, Typ, Anzahl der Brücken und Motoren, Leistung, Geschwindigkeit, Geschwindigkeit im betriebssicheren Modus).	20 %

([128]) Die Ausschreibungsbedingungen waren Teil der Dokumentation für die am 6. Mai 2022 veröffentlichte öffentliche Ausschreibung (Erwägungsgrund 272).

Kriterien	Analyse nach Kriterien	Gewichtung
Unterkriterium 2	Frequenzen und Fahrpläne: Eignung der Flotte des Bewerbers für Frequenzen und Fahrpläne im Hinblick auf die Spezifikationen in Anhang 1: — Mindestfrequenzen (Personen, Fahrer, Güter), — zusätzliche Hin- und Rückfahrten, — Abfahrts- und Ankunftszeiten.	15 %
Unterkriterium 3	Anpassung der Flotte an die Bedürfnisse der Nutzer (laufende Meter an Gütern, Länge, Höhe, Brückenstärke, Anzahl der Anschlüsse für temperaturgeregelte Container für alle Strecken und Anzahl der Kabinen und Sitze), Kabinen und Aufzüge für Personen mit eingeschränkter Mobilität	15 %
Unterkriterium 4	Qualität der Dienstleistungen für professionelle und private Nutzer: — Nutzerdienste (Verpflegung, Hoteldienstleistungen, Freizeiteinrichtungen, Bedingungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und allgemein für Personen, die aus medizinischen Gründen reisen, Informationsdienste für Nutzer usw.) — Güterdienste (Verarbeitung und Verwaltung, Kommunikation) — Sicherheit an Bord der Flotte (Sicherheitsanweisungen, Notfälle) — Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen (einschließlich der sozialen und solidarischen Leistungen ([1])): Informationsplan bei Störungen, Bearbeitung von Beschwerden, Ausgleichsregelungen usw.)	10 %
Kriterium 2: Höhe des finanziellen Ausgleichs und Tragfähigkeit des Geschäftsplans		30 %
Unterkriterium 1: Gesamtbetrag des finanziellen Ausgleichs	Dieses Unterkriterium wird anhand des Gesamtbetrags des finanziellen Ausgleichs analysiert, den der Bewerber für die Erbringung der Dienstleistung während der Laufzeit des Gemeinwohlauftrags vorschlägt. Dieser Ausgleich gliedert sich in einen Anteil für Betriebskosten, einen Anteil für Investitionskosten und einen Anteil für Kraftstoffkosten.	20 %
Unterkriterium 2: Tragfähigkeit des vorläufigen Geschäftsplans des Bewerbers	Übereinstimmung der in der vorläufigen Betriebsrechnung (Anhang 9 des Entwurfs des Gemeinwohlauftrags) ausgewiesenen Kosten und Einnahmen mit den vom Bewerber zugrunde gelegten und in der Finanzaufstellung erläuterten Betriebsannahmen.	10 %
Kriterium 3: Soziale Verantwortung des Unternehmens: Es werden die Maßnahmen und das Engagement des Bewerbers sowie die Mittel zur Überwachung im Hinblick auf die soziale Verantwortung des Unternehmens vorgestellt: ethische, soziale und ökologische Performance.		10 %

([1]) Die sozialen und solidarischen Leistungen, die die Strecke nach Bastia betreffen, werden in Artikel 25 Absatz 3 des zu dieser Strecke gehörigen Gemeinwohlauftrags so definiert, dass sie den „Seetransport von bis zu 1 300 laufenden Metern Güter pro Tag“ und pro einfacher Überfahrt garantieren (Stellungnahme der französischen Behörden vom 7. Juni 2022).

3.6.2. *Vergabeverfahren:*

(272) Die öffentliche Ausschreibung wurde am 6. Mai 2022 veröffentlicht, ([129]) die Frist für den Eingang der Bewerbungen und Angebote endete am 25. Juli 2022.

(273) Zwecks Klärung mehrerer Aspekte der Ausschreibungsbedingungen richtete Corsica Ferries vor Ablauf der Frist für die Einreichung der Angebote eine Reihe von Fragen an die CdC. Da die CdC die Fragen nicht oder nicht ausreichend beantwortete, stellte Corsica Ferries beim Verwaltungsgericht Bastia in Bezug auf das öffentliche Vergabeverfahren einen Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz und beantragte die Nichtigerklärung des Vergabeverfahrens für Gemeinwohlaufträge wegen Verstoßes der CdC gegen die dieser als öffentlichen Auftraggeber obliegenden Bekanntmachungs- und Ausschreibungspflichten. ([130])

(274) Mit Beschluss Nr. 2200797 vom 20. Juli 2022 entschied der für einstweilige Verfügungen zuständige Richter am Verwaltungsgericht Bastia, dass die von Corsica Ferries geltend gemachten Schwierigkeiten größtenteils nicht in den Zuständigkeitsbereich des Gerichts fielen. Im Übrigen wies der Richter die von Corsica Ferries geltend gemachten Verstöße mit der Begründung zurück, dass es seiner Ansicht nach den interessierten Bewerbern möglich sei, ein Angebot einzureichen, das alle in den Ausschreibungsunterlagen festgelegten technischen Anforderungen erfülle. Daraufhin legte Corsica Ferries gegen diesen Beschluss Berufung beim Staatsrat (Conseil d'État) ein. Mit Urteil vom 25. November 2022 erklärte der Staatsrat das Rechtsmittel für unzulässig (*Société Corsica Ferries*, Nr. 466415).

(275) Corsica Ferries entschied schließlich, sich nicht an der Ausschreibung der Gemeinwohlaufträge zu beteiligen, da es insbesondere der Auffassung war, dass es nicht über Schiffe verfüge, die alle vom CdC in den Ausschreibungsunterlagen festgelegten technischen Anforderungen erfüllten.

(276) Bei der CdC gingen drei Bewerbungen ein:

— das „Groupement Corsica Linea — La Méridionale": Los 1;

— Corsica Linea: Lose 2, 3, 4 und 5;

— La Méridionale: Lose 3 und 4.

(277) Der Ausschuss für öffentliche Dienstleistungen öffnete die Angebote am 26. Juli 2022. Aufgrund der Stellungnahme dieses Ausschusses vom 2. August 2022 wurden die drei Bewerber zur Angebotsabgabe zugelassen. Nach Prüfung der Angebote empfahl der Ausschuss am 31. August 2022 die Einleitung eines Verhandlungsverfahrens mit den Bewerbern.

(278) Nach Angaben Frankreichs führte die CdC mit den Bewerbern folgende Verhandlungen:

— Die erste Verhandlungsrunde fand am 6. und 7. September 2022 statt. Anschließend wurden die Bewerber aufgefordert, die finanziellen Bedingungen ihrer Angebote umfassend zu verbessern.

— Die zweite Verhandlungsrunde fand am 4., 5. und 6. Oktober 2022 statt. Anschließend wurden die Bewerber gebeten, weitere Möglichkeiten zur Optimierung der finanziellen Aspekte aufzuzeigen.

— Die dritte Verhandlungsrunde fand am 18. und 19. Oktober 2022 statt und zielte darauf ab, das finanzielle Angebot der Bewerber zu konsolidieren und ihre Vorschläge für Änderungen des Gemeinwohlauftrags zu prüfen.

— Die vierte Verhandlungsrunde fand am 7. November 2022 statt, mit dem Ziel, den Vertragsentwurf fertigzustellen und die finanziellen Aspekte im Hinblick auf die Einreichung der endgültigen Angebote durch die Bewerber zu konsolidieren.

— Am 10. November 2022 reichten die Bewerber ihre endgültigen Angebote ein.

([129]) Bekanntmachung Nr. 22-63447 im Amtsblatt für öffentliche Ausschreibungen (BOAMP), veröffentlicht am 6. Mai 2022, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22 und in TED unter dem Aktenzeichen 2022/S 089-246001 am selben Tag https://ted.europa.eu/de/notice/-/detail/246001-2022.

([130]) Corsica Ferries machte insbesondere geltend, dass die Ausschreibungsunterlagen zahlreiche Ungenauigkeiten und Widersprüche hinsichtlich der Laufzeit der Gemeinwohlaufträge, der Art der vom künftigen Auftragnehmer zu tragenden Investitionen und der genauen Art der von den Bewerbern einzusetzenden Schiffe enthielten. Daneben beanstandete Corsica Ferries auch die Unvorhersehbarkeit und das Fehlen eines wirtschaftlichen Gleichgewichts im Hinblick auf verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten, die ohne Begründung den Einsatz von zwei bis drei Schiffen je Strecke verlangten. Außerdem wurde geltend gemacht, dass die für die Auswahl der Angebote verwendeten Kriterien ungenau und irrelevant seien.

(279) Der für die Einreichung der endgültigen Angebote zuständige Ausschuss für öffentliche Dienstleistungen trat am 23. November 2022 zusammen.

3.6.3. *Entscheidung Nr. 22/188 vom 20. Dezember 2022*

(280) Mit Beschluss Nr. 22/188 vom 20. Dezember 2022 billigte die korsische Territorialversammlung die Wahl des „Groupement Corsica Linea — La Méridionale" für Los 1, Corsica Linea für die Lose 2, 4 und 5 und La Méridionale für Los 3. Tabelle 27 zeigt die Höhe des finanziellen Ausgleichs pro Los.

Tabelle 27

Gesamtbetrag des finanziellen Ausgleichs pro Los der Gemeinwohlaufträge (in Mio. EUR)

Häfen in Korsika	Finanzieller Ausgleich für 2023-2030	Jährlicher finanzieller Ausgleich (Durchschnitt)
Los 1: Ajaccio	245,9	30,7
Los 2: Bastia	251,1	31,4
Los 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Los 4: Propriano	122,6	15,3
Los 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Insgesamt	**853,6**	**106,6**

Quelle: Mitteilung der französischen Behörden vom 27. Dezember 2022

3.7. **Einschlägige Bedingungen der Gemeinwohlaufträge**

(281) In diesem Abschnitt werden die Vertragsklauseln der Gemeinwohlaufträge beschrieben. Diese Klauseln sind in den fünf Gemeinwohlaufträgen weitgehend einheitlich.

3.7.1. *Regelung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und ihrer Laufzeit*

3.7.1.1. Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(282) In den Artikeln 1 und 2 der fünf Gemeinwohlaufträge ist festgelegt, dass der Auftragnehmer im Rahmen der territorialen Kontinuität zwischen den korsischen Häfen und dem Hafen von Marseille mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (**„DAWI"**) betraut ist, die sich auf Folgendes beziehen:

— die Beförderung von Gütern (einschließlich gefährlicher Güter auf der Strecke nach L'Île-Rousse) in Form von Fracht mit und ohne Zugmaschine; und

— die Beförderung von i) Personen, die aus medizinischen Gründen reisen ([131]); ii) von Personen, die als Fahrer von Fracht mit Zugmaschine reisen; und iii) von auf Korsika gebietsansässigen und gebietsfremden Personen ausschließlich auf der Strecke zwischen Marseille und Propriano.

(283) Artikel 1 sieht ferner vor, dass jede vom Auftragnehmer erbrachte Güter- oder Personenbeförderungsdienstleistung, die keine DAWI darstellt, als „kommerzielle oder nicht-DAWI Dienstleistung" gilt.

(284) Artikel 4 legt fest, dass die für die Parteien verbindlichen Vertragsunterlagen der Gemeinwohlauftrag und seine Anhänge sind (sowie gemäß Artikel 1 alle etwaigen Änderungen daran). Im Falle von Widersprüchen hat der Vertrag Vorrang vor den Anhängen.

([131]) Artikel 26 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge legt fest, dass es sich bei diesen Fahrgästen um auf Korsika gebietsansässige Personen handelt, die aus medizinischen Gründen reisen.

3.7.1.2. Regelungen zur Umsetzung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(285) Anhang 1 der fünf Gemeinwohlaufträge enthält die Einzelheiten zu der jeweiligen Seeverkehrsverbindung. Diese werden in Abschnitt 3.5.2 dieses Beschlusses beschrieben.

(286) In Bezug auf die Güterbeförderung sieht Artikel 17 der Gemeinwohlaufträge vor, dass der Auftragnehmer bei keiner Überfahrt Anhänger am Kai stehen lassen darf, es sei denn, der Spediteur wünscht dies oder die Kapazität des Schiffes ist besonders ausgelastet. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Nachfrage der kommerziellen Nutzer gedeckt wird und die territoriale Kontinuität gewährleistet ist. In derselben Bestimmung heißt es weiter: „Um die Organisation des Verkehrs zu optimieren, kann der öffentliche Auftraggeber Hin- und Rückfahrten unter Einhaltung der in Anhang 1 des Vertrags festgelegten Gesamtanzahl der Hin- und Rückfahrten pro Jahr verschieben. Diese Verschiebung erfolgt im Rahmen des in Artikel 10 Absatz 2 genannten Fachausschusses“ (siehe auch Erwägungsgrund 290).

(287) Artikel 18 der Verträge über die Strecken nach Ajaccio, Bastia und L'Île-Rousse sieht vor, dass „der öffentliche Auftraggeber angesichts der Notwendigkeit, die Gemeinwohlleistung zu erbringen, den Auftragnehmer auffordern kann, zusätzliche Hin- und Rückfahrten auf Ad-hoc-Basis durchzuführen, deren Höchstanzahl und Bedingungen in Anhang 1 festgelegt sind. Die Durchführung dieser zusätzlichen Hin- und Rückfahrten wird von dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Fachausschuss geprüft.“ Nach Angaben der französischen Behörden werden derartige Hin- und Rückfahrten in der Praxis nur dann organisiert, wenn die französischen Behörden bei der wöchentlichen Sitzung des Fachausschusses feststellen, dass die Schiffe voll ausgelastet sind und ein zusätzlicher Bedarf von mindestens 40 Anhängern besteht. Im Anschluss an die Sitzung des Fachausschusses verfasst der Auftragnehmer unter Berücksichtigung des vom öffentlichen Auftraggeber geäußerten Bedarfs ein Schreiben mit seinen Vorschlägen für zusätzliche Hin- und Rückfahrten und erhält per Post eine Bestätigung aller zusätzlichen vereinbarten Hin- und Rückfahrten. Um die Erfüllung der gegenseitigen vertraglichen Pflichten zu erleichtern, wird festgelegt, dass der öffentliche Auftraggeber dem Auftragnehmer spätestens „eine Woche vorher“ zu benachrichtigen hat. Die französischen Behörden gaben an, dass der Bedarf an Güterbeförderung in der Praxis in der Regel mindestens 15 Tage im Voraus bekannt sei.

(288) Nach Artikel 20 der Gemeinwohlaufträge kann der Auftragnehmer vorbehaltlich der Zustimmung des öffentlichen Auftraggebers ein Schiff durch ein anderes vom Auftragnehmer zur Ausführung des Vertrags zur Verfügung zu stellendes Schiff ersetzen, sofern dieses Ersatzschiff den Bestimmungen in Anhang 1 entspricht.

(289) Nach Artikel 22 der Gemeinwohlaufträge müssen die zur Ausführung des Vertrags eingesetzten Schiffe sowie die vom Auftragnehmer erbrachten Dienstleistungen den Normen für die Barrierefreiheit von Personen mit eingeschränkter Mobilität entsprechen. Die Bedingungen für die Aufnahme dieser Personen sind in Anhang 5 der Gemeinwohlaufträge festgelegt.

3.7.1.3. Überwachung der Einhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(290) Gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Gemeinwohlaufträge tritt wöchentlich ein technischer Überwachungsausschuss zusammen, der sich unter anderem aus Vertretern des OTC, des Auftragnehmers, des Betreibers der Hafeninfrastruktur und den Frachtführern zusammensetzt, um die Erbringung der Dienstleistung und gegebenenfalls erforderliche Anpassungen zu überwachen.

(291) Artikel 11 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge sieht vor, dass die Vertragsparteien im Falle höherer Gewalt oder unvorhergesehener Ereignisse gemeinsam Maßnahmen erarbeiten, um das wirtschaftliche Gleichgewicht der Gemeinwohlaufträge wiederherzustellen.

3.7.1.4. Laufzeit der Gemeinwohlaufträge

(292) Gemäß Artikel 3 der Gemeinwohlaufträge tritt der Vertrag am 1. Januar 2023 in Kraft und läuft am 31. Dezember 2029 aus. Es wird hinzugefügt, dass die Parteien eine mögliche Verlängerung um maximal zwölf Monate vereinbaren können, insbesondere wenn am Ende des Vertrags kein neuer Auftrag vergeben wird. Die maximale Vertragslaufzeit beträgt somit acht Jahre.

3.7.2. *Bestimmungen über die den Begünstigten der Gemeinwohlaufträge gewährte Ausgleichszahlung*

3.7.2.1. Allgemeine Bedingungen

(293) Artikel 30 der Gemeinwohlaufträge legt die allgemeinen Grundsätze für den Ausgleich der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen fest. Dort heißt es insbesondere:

— Der Auftragnehmer wird aus den Einnahmen aus der Erbringung der DAWI bezahlt und trägt die damit verbundenen Kosten. Er ist berechtigt, Dienstleistungen für den Seefracht- oder Personenverkehr auf kommerzieller Basis anzubieten, sofern die Voraussetzungen für die Erbringung der DAWI erfüllt sind. Die Einnahmen aus dem Betrieb der kommerziellen Dienstleistung werden vom Auftragnehmer einbehalten.

— Der maximale finanzielle Ausgleich, den das OTC dem Auftragnehmer für seine DAWI-Verpflichtungen zahlt, darf nicht über das hinausgehen, was zur Deckung der Nettokosten der Erbringung der DAWI unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns erforderlich ist (gemäß den Vorschriften des Rahmens der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen ([132]) (**„DAWI-Rahmen“**)).

— Der finanzielle Ausgleich wird auf Grundlage der Kostenverteilungsmethode berechnet und entspricht der Differenz zwischen den im Zusammenhang mit der Erbringung der DAWI erwarteten Kosten und Einnahmen des Auftragnehmers (wie in Anhang 9 der Gemeinwohlaufträge aufgeführt, der das voraussichtliche Betriebsergebnis des Auftragnehmers enthält); davon unbeschadet bleibt die Prüfung einer etwaigen Überkompensation gemäß Artikel 35 Absatz 1, Artikel 37 Absatz 1 und Artikel 40.

— Die Kosten der DAWI, die bei der Berechnung des Ausgleichs zu berücksichtigen sind, beinhalten alle direkten Kosten, die für die Erbringung der DAWI erforderlich sind, sowie einen angemessenen Beitrag zu den indirekten Kosten, die sowohl für die DAWI als auch für die kommerziellen Tätigkeiten anfallen.

— Die geschätzten Kosten und Einnahmen beruhen auf plausiblen und messbaren Parametern.

— Die interne Buchführung des Auftragnehmers muss die mit der DAWI zusammenhängenden Kosten und Einnahmen und die mit den anderen Dienstleistungen verbundenen Kosten und Einnahmen getrennt ausweisen. Die Verwendung von Kostenrechnungs- und Verteilungsschlüsseln ist erforderlich, um Folgendes zu ermitteln:

  — die Kosten im Zusammenhang mit der DAWI-Tätigkeit und die Kosten im Zusammenhang mit der kommerziellen Tätigkeit;

  — die Aufschlüsselung nach Güter- und Personenverkehrstätigkeiten im Rahmen der DAWI-Tätigkeit auf den betreffenden Strecken, da die Art des Verkehrs die Nutzung von RoRo-Schiffen nicht ausschließt.

(294) Nach Artikel 31 der Gemeinwohlaufträge ist das wirtschaftliche Saldo jeder Strecke in Anhang 9 anzugeben, der vom Auftragnehmer vorgelegt wird und in dem die voraussichtliche Leistung der Gemeinwohlaufträge auf eigenes Risiko des Auftragnehmers festgelegt wird.

3.7.2.2. Parameter in Bezug auf die Einnahmen und Kosten im Zusammenhang mit der Erbringung der DAWI

3.7.2.2.1. Einnahmen

(295) Nach Artikel 32 der Gemeinwohlaufträge erhält der Auftragnehmer unmittelbar alle Einnahmen aus der Erbringung der DAWI, darunter insbesondere:

— Einnahmen aus der Beförderung von Gütern gemäß dem in Artikel 33 Absatz 2 der Gemeinwohlaufträge festgelegten Tarif;

([132]) Mitteilung der Kommission — Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (2011) (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15).

— Einnahmen aus der Beförderung von Personen mit Wohnsitz in Korsika, die aus medizinischen Gründen reisen, gemäß dem in Artikel 33 Absatz 3 der Gemeinwohlaufträge festgelegten Tarif ([133]);

— Nebeneinnahmen u. a. aus besonderen Dienstleistungen, die der Auftragnehmer auf eigene Initiative für Güterfahrer oder Einwohner Korsikas, die aus medizinischen Gründen reisen, erbringt (Verpflegung, Gepäck, Spiele usw.).

(296) Darüber hinaus sieht Artikel 32 der Gemeinwohlaufträge vor, dass ein im Vergleich mit Anhang 9 festgestellter Überschuss, der nicht auf DAWI beruht, im Zeitraum 2023-2028 vom Auftragnehmer vorrangig zur Finanzierung von Investitionen verwendet werden muss, die technische Lösungen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen begünstigen und ganz allgemein die Ziele der Verbesserung der Umweltqualität der DAWI gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Gemeinwohlaufträge verfolgen. Überschüsse, die in einem bestimmten Geschäftsjahr nicht verwendet werden, werden bis zur Vornahme der Investitionen oder bis zum Vertragsende zurückgelegt. Ungenutzte Überschüsse werden bei normalem oder vorzeitigem Vertragsende vollständig an den öffentlichen Auftraggeber zurückgezahlt. Die Verwendung dieser Überschüsse wird von dem in Artikel 10 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge genannten Ausschuss für Umweltfragen, Wirtschaft und Recht überprüft.

(297) Artikel 33 Absatz 2 der Gemeinwohlaufträge sieht vor, dass die Tarife für die Beförderung von Gütern im Rahmen der DAWI in Anhang 8 aufgeführt sind, der die folgenden Entgelte festlegt und vorsieht, dass für Fracht mit Zugmaschine die Überfahrt des ersten Fahrers im Tarif enthalten ist:

Tabelle 28

Höchsttarife für die Beförderung von Gütern im Rahmen der Gemeinwohlaufträge

Für eine einfache Fahrt	Gütertarife (in Euro, ohne Steuern)
Laufender Meter Ro-Ro-Güter oder konventioneller Güter	40
Laufender Meter „Export“ oder „Rohstoff“	20
Laufender Meter „Export +“	15
Sonstige Güterarten	Der Tarif wird vom Auftragnehmer in Übereinstimmung mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2 019 frei festgelegt.

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 28. Juni 2023

(298) Artikel 33 Absatz 3 der Gemeinwohlaufträge sieht vor, dass der Tarif für die Beförderung von Einwohnern Korsikas im Rahmen der DAWI der Tarif ist, der sich aus der Anwendung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 ergibt. Darüber hinaus werden die Tarife, die im Rahmen der DAWI für die Beförderung von Personen gelten, die nicht Einwohner von Korsika sind, vom Auftragnehmer frei festgelegt, dürfen jedoch die in dieser Regelung festgelegten Höchsttarife nicht überschreiten.

([133]) In ihrer Stellungnahme vom 28. Juli 2023 erklärten die französischen Behörden jedoch, wie bereits erwähnt, dass auf der Strecke Propriano sowohl auf Korsika gebietsansässige als auch gebietsfremde Personen ebenfalls in den Anwendungsbereich der öffentlichen Dienstleistungen fallen. Dementsprechend erhält der Auftragnehmer auch Einnahmen aus Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Beförderung dieser Personen. Darüber hinaus erhält der Auftragnehmer auch Einnahmen aus Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Beförderung der Fahrer von Fracht mit Zugmaschine.

Tabelle 29

Tarife für die Personenbeförderung im Rahmen der Gemeinwohlaufträge

Einfache Fahrt pro Person (oder Einheit)	Höchsttarife für Einwohner Korsikas (in Euro, ohne Steuern)		Tarife für Gebietsfremde auf Korsika
Reisende(r)	Erwachsener Kind	35 20	Die Tarife werden vom Auftragnehmer frei festgelegt (jedoch dürfen die im Beschluss Nr. 19/128 festgelegten Höchsttarife nicht überschritten werden). [1]
Unterkunft	Außenkabine Innenkabine Sessel	51 46 7	
Fahrzeug-	≤ 4,5 m zwischen 4,5 m und 5 m > 5 m	46 51 56	

[1] Siehe Fußnote 138.
Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 28. Juni 2023

3.7.2.2.2. Kosten und Ausgleichszahlung

(299) Artikel 34 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge sieht vor, dass der Auftragnehmer alle nicht kraftstoffbezogenen Betriebskosten (einschließlich Personal, Hafengebühren, zu verkaufende Lebensmittel) trägt und dass auf diese Betriebskosten eine Marge gemäß Anhang 9 anzuwenden ist.

(300) Gemäß Artikel 34 Absatz 2 der Gemeinwohlaufträge werden die mit den Schiffen verbundenen Investitionskosten auf der Grundlage der Flotte festgesetzt, die der Auftragnehmer für die Bedienung der unter die Gemeinwohlaufträge fallenden Strecken einsetzt.

(301) Artikel 35 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge sieht vor, dass der vom OTC jährlich an den Auftragnehmer zu zahlende finanzielle Ausgleich für den Betrieb und die Investitionen (im Folgenden **„CFEI“**) aus zwei Komponenten besteht:

— zum einen aus einer Komponente in Bezug auf die Betriebskosten (im Folgenden „**CFE“**), die den Betriebskosten entspricht, die durch die Erbringung der DAWI entstehen (ohne Kraftstoff- und Investitionskosten), abzüglich der Einnahmen aus der Erbringung der DAWI gemäß Artikel 31 und Anhang 9. Die CFE berücksichtigt die vom Auftragnehmer während der Vertragslaufzeit erwarteten Effizienzsteigerungen. In der Praxis sorgt der Effizienzmechanismus dafür, dass der CFE-Betrag so berechnet wird, dass Kostensteigerungen aufgrund der realen Inflation nicht vollständig ausgeglichen werden.

— Zum anderen enthält der finanzielle Ausgleich eine Komponente in Bezug auf die Investitionskosten (im Folgenden **„CFI“**), die den Abschreibungs- und/oder Leasingkosten und/oder den Kosten für das Chartern des Schiffes entspricht, das für die Erbringung der DAWI eingesetzt wird, wie in Anhang 9 berechnet.

(302) Artikel 35 Absatz 3 der Gemeinwohlaufträge sieht vor, dass Anhang 9 jährlich aktualisiert wird, um Veränderungen der realen Inflation Rechnung zu tragen, und beschreibt die Methode zur Berechnung dieser Aktualisierung, wobei insbesondere Effizienzsteigerungen berücksichtigt werden.

(303) Artikel 36 Absatz 2 der Gemeinwohlaufträge sieht vor, dass die Kraftstoffkosten, die für die Erbringung von Seeverkehrsdienstleistungen (mit Ausnahme zusätzlicher Hin- und Rückfahrten) erforderlich sind, für einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten einem Kraftstoff-Hedging-Mechanismus unterliegen. Nach diesem Zeitraum ist der Auftragnehmer für die Aushandlung eines neuen Hedgingvertrags verantwortlich, wobei er mindestens drei Angebote einzuholen hat. Der Auftragnehmer übermittelt dem öffentlichen Auftraggeber die Angebote und gibt den Dienstleister an, den er in Anspruch nehmen möchte. Abweichend davon kann das OTC nach Ablauf des ursprünglichen Kraftstoff-Hedgingvertrags beschließen, einen Mechanismus einzuführen, der die Aufteilung der Kraftstoffkosten (unter den in Artikel 11 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge genannten Bedingungen) ermöglicht. Dieser Mechanismus tritt an die Stelle des vom Auftragnehmer abzuschließenden neuen Hedgingvertrags. Darüber hinaus spiegeln sich die Schwankungen der Kraftstoffkosten nicht in den Tarifen wider. Die in der vorläufigen Betriebsrechnung (Anhang 9) für den entsprechenden Zeitraum enthaltenen Kraftstoffkosten pro Einheit und die damit verbundenen Mechanismen sind in Anhang 10 beschrieben.

(304) In Artikel 37 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge ist festgelegt, dass das OTC dem Auftragnehmer jährlich einen finanziellen Ausgleich für die Kraftstoffkosten im Zusammenhang mit der Erbringung der DAWI (im Folgenden **„CFC“**) zahlen muss. Der maximale finanzielle Ausgleich für CFC ist in Anhang 9 festgelegt.

(305) Artikel 38 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge sieht den maximalen Pauschalausgleich für zusätzliche Hin- und Rückfahrten (im Folgenden **„CFsup“**) vor. Dieser Ausgleich besteht aus drei Komponenten:

— Einer Betriebskostenkomponente (im Folgenden **„CFEsup“**), die den Betriebskosten entspricht, die sich aus der Durchführung einer zusätzlichen Hin- und Rückfahrt (ohne Kraftstoffkosten) ergeben, abzüglich der Einnahmen aus einer zusätzlichen Hin- und Rückfahrt. Diese Komponente umfasst die Betriebskosten und Einnahmen im Rahmen der DAWI unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns gemäß Anhang 9.

— Einer Investitionskostenkomponente (im Folgenden **„CRIup“**), die den Abschreibungs- und/oder Leasingkosten und/oder den Kosten für das Chartern des zur Durchführung der zusätzlichen Hin- und Rückfahrten eingesetzten Schiffes entspricht (berechnet in Anhang 9).

— Einer Kraftstoffkostenkomponente (im Folgenden **„CFCsup“**), die den Kraftstoffkosten entspricht, die der Auftragnehmer für die Durchführung einer zusätzlichen Hin- und Rückfahrt trägt (der CFCsup-Betrag ist für 2023 in Anhang 9 festgelegt und wird für die Folgejahre entsprechend dem Kraftstoffpreis angepasst).

(306) Darüber hinaus ist in Artikel 38 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge festgelegt, dass der Ausgleich für eine zusätzliche Hin- und Rückfahrt, sofern er durchgeführt wird, dem niedrigeren der folgenden Beträge entspricht: i) dem in Anhang 9 (vorläufige Betriebsrechnung) angegebenen erwarteten Ausgleichsbetrag pro Hin- und Rückfahrt oder ii) dem Betrag, der sich aus der aktualisierten Betriebsrechnung ergibt, die die tatsächlichen Nettokosten für den Betrieb einer zusätzlichen Hin- und Rückfahrt enthält und Teil des Jahresberichts ist, den die Auftragnehmer dem OTC (gemäß Artikel 46 der Gemeinwohlaufträge) vorlegen.

3.7.2.3. Parameter für die Aufteilung der Kosten im Zusammenhang mit der Erbringung der DAWI

(307) Die Artikel 35 Absatz 1 und 37 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge sehen ferner vor, dass, soweit der Auftragnehmer die Schiffe nutzt, um kommerzielle Tätigkeiten außerhalb der DAWI anzubieten, der in Anhang 9 genannte Verteilungsschlüssel zur Ermittlung der Kostenrechnung und zur Festlegung der Höhe des pauschalen finanziellen Ausgleichs verwendet wird. Dieser Verteilungsschlüssel ist für die Laufzeit des Vertrags festgelegt und für die Parteien bindend.

(308) Nach den von den französischen Behörden ([134]) übermittelten Informationen erfolgte die Aufteilung der Kosten auf die DAWI und die kommerziellen Dienstleistungen auf der Grundlage folgender Grundsätze (die den Bietern im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens für die Gemeinwohlaufträge vorgelegt wurden), die nach Angaben Frankreichs bereits in früheren Fällen von der Kommission anerkannt wurden ([135]):

— Kosten, die unmittelbar mit der Personen- oder Güterbeförderung verbunden sind, werden der DAWI auf der Grundlage der Zahl der Personen oder des Gütervolumens (in Lfm.) zugewiesen, die die Auftragnehmer im Rahmen der in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten Kapazitätsverpflichtungen garantieren müssen;

— die Gemeinkosten (z. B. Personal, Wartung, Kraftstoff, Schiffscharterkosten, Abschreibungen usw.), die den größten Teil der Betriebskosten der Auftragnehmer ausmachen, werden der DAWI proportional zu der Kapazität (ausgedrückt in m^3 Volumen) zugerechnet, die auf dem Schiff für DAWI-Tätigkeiten reserviert ist ([136]).

([134]) Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023.

([135]) Entscheidung 2011/98/EG der Kommission vom 28. Oktober 2009 über die staatliche Beihilfe C 16/08 (ex NN 105/05 und NN 35/07), die das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland CalMac und NorthLink für Seeverkehrsdienste in Schottland gewährt (ABl. L 45 vom 18.2.2011, S. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj); Entscheidung der EFTA-Überwachungsbehörde Nr. 70/17/COL vom 29. März 2017 über das Küstenstrecken-Abkommen für den Hurtigruten-Seeverkehr 2012-2019 (Norwegen) [2018/887] (ABl. L 158 vom 21.6.2018, S. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Zur Schätzung der Höhe des Ex-ante-Ausgleichs werden die Kosten auf der Grundlage der reservierten Kapazität zugewiesen. Die tatsächlich genutzte Kapazität wird nachträglich geprüft. Das bedeutet, dass der Ausgleichsbetrag entsprechend verringert wird, wenn die reservierte DAWI-Kapazität für Beförderungen genutzt wird, die nicht mit der DAWI in Zusammenhang stehen. Wenn die DAWI-Kapazitäten jedoch ungenutzt bleiben, erhält der Betreiber weiterhin einen Ausgleich für die Bereitstellung der Kapazität.

(309) Wie in Tabelle 30 angegeben, wiesen die Auftragnehmer im Rahmen der Gemeinwohlaufträge durchschnittlich [60-75] % der Betriebskosten den DAWI zu, mit Ausnahme der Gemeinwohlaufträge für die Strecke Marseille-Propriano, bei 100 % der Kosten der DAWI zugewiesen wurden.

Tabelle 30

Anteil der Kosten, der bei den Gemeinwohlaufträgen den DAWI zugewiesenen wird

Kosten	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Besatzungsmitglieder ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Landpersonal ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommerzielle Kosten — Personen ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommerzielle Kosten — Pkw ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommerzielle Kosten — Güter ([2])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Abfertigung ([2]) ([5])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Hafengebühren ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Passagiermanagement ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Lebensmittel (zum Verkauf) ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Lebensmittel für Besatzungsmitglieder ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Lieferungen ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kommunikation ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Versicherung ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
IT ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Zölle und Abgaben ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Strukturelle Kosten des beauftragten Unternehmens ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Instandhaltung und Wartung ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kosten für die Bereitstellung von Schiffen ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kosten für das Chartern von Schiffen ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Kraftstoffkosten ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Gewichteter Durchschnitt	[...] %	[...] %	[...] %	**100 %**	[...] %

([1]) Kosten, die unmittelbar mit der Personenbeförderung zusammenhängen.
([2]) Kosten, die unmittelbar mit dem Güterverkehr zusammenhängen.
([3]) Gemeinkosten.
([4]) Kosten, die unmittelbar mit kommerziellen Dienstleistungen zusammenhängen (mit Ausnahme der Strecke Marseille-Propriano).
([5]) Die Umschlagskosten entsprechen den Kosten der Hafenarbeiter, die für den Umschlag der Anhänger bei Abfahrt und Ankunft während der Zwischenhalte verantwortlich sind. Diese Kosten werden aufgrund ihrer Art vollständig der Frachttätigkeit zugeordnet.

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 28. Juni 2023

3.7.2.4. Parameter für die Berechnung eines angemessenen Gewinns

(310) Nach Artikel 39 der Gemeinwohlaufträge wird ein angemessener Gewinn gemäß dem DAWI-Rahmen ermittelt und entspricht dem folgenden Verhältnis (berechnet in Anhang 9 der Gemeinwohlaufträge): laufende Einnahmen aus der DAWI vor Steuern und Zinsen/DAWI-Umsatz (einschließlich des vom Auftragnehmer erhaltenen finanziellen Ausgleichs). Für jede Strecke darf der angemessene Gewinn während der Vertragslaufzeit 2,13 % nicht übersteigen, es sei denn, eine weitere unabhängige Studie, die im Falle einer Marktstörung durchgeführt wird, rechtfertigt eine Änderung dieses Satzes.

(311) Der Satz von 2,13 % ergibt sich aus den finanziellen Angeboten von Corsica Linea und La Méridionale, in denen auf der Grundlage der erwarteten Gewinn- und Verlustrechnungen für alle Strecken eine operative Marge für Tätigkeiten im Zusammenhang mit DAWI von 0,69 % (Los 4: Propriano) und 2,13 % (Los 3: Porto-Vecchio) geschätzt wurde. Darüber hinaus legten die französischen Behörden der Kommission die Ergebnisse einer von Frankreich in Auftrag gegebenen externen Studie vor, [137]in der auf der Grundlage einer Stichprobe von Schifffahrtsunternehmen, die mit Corsica Linea und La Méridionale vergleichbar sind, eine [138]Referenzbetriebsmarge von 7,8 % angenommen wurde.

3.7.2.5. Parameter für die Kontrolle des Nichtvorliegens einer Überkompensation

(312) Artikel 7 der Gemeinwohlaufträge sieht vor, dass der öffentliche Auftraggeber (d. h. das OTC und die CdC) gemäß Artikel 35 Absatz 1, Artikel 37 Absatz 1 und Artikel 40 prüft, ob die dem Auftragnehmer im Rahmen des Vertrags gezahlte Ausgleichszahlung nicht zu einer Überkompensation führt, und den Auftragnehmer auffordert, eine etwaige Überkompensation zuzüglich Verzugszinsen zurückzuzahlen.

(313) Gemäß Artikel 46 der Gemeinwohlaufträge muss der Auftragnehmer dem OTC in seinem Jahresbericht eine Betriebsrechnung im gleichen Format wie die vorläufige Betriebsrechnung vorlegen. Dem Vergleich der vorläufigen und der endgültigen Rechnung ist eine Erläuterung der festgestellten Abweichungen beizufügen. Der tatsächlich gezahlte Ausgleich muss vom Auftragnehmer rückerstattet werden, wenn die vom OTC durchgeführte Analyse ergibt, dass dieser höher ist als der Betrag, der zur Deckung der Nettokosten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns gemäß Artikel 35 Absatz 1, Artikel 37 Absatz 1, Artikel 39 und Artikel 40 der Gemeinwohlaufträge erforderlich ist.

(314) Artikel 35 Absatz 1, Artikel 37 Absatz 1 und Artikel 40 der Gemeinwohlaufträge sehen vor, dass das OTC, um das Risiko einer Überkompensation zu vermeiden, auf der Grundlage eines Jahresberichts über die Dienstleistungen eine jährliche Überprüfung der Ausgleichsberechnung durchführt, um festzustellen, ob eventuell Abweichungen zwischen der auf der Grundlage des in Anhang 9 genannten Verteilungsschlüssels erfolgten Berechnung und der Berechnung bestehen, die auf der Grundlage eines Verteilungsschlüssels vorgenommen wurde, der sich aus dem tatsächlichen Betrieb (tatsächliche Kosten und Einnahmen, tatsächlicher Betrieb der Schiffe usw.) ergab. Im Falle einer Differenz zwischen der Berechnung, die sich aus dem tatsächlichen Betrieb ergibt, und der in der vorläufigen Betriebsrechnung enthaltenen Berechnung (Anhang 9), kann der Auftragnehmer die Hälfte jeder zu viel gezahlten Ausgleichszahlung bis zu einem Höchstbetrag von 5 % der Ausgleichszahlung einbehalten. Der Überschuss ist gemäß den vom OTC festgelegten Modalitäten zuzüglich Verzugszinsen an das OTC zurückzuzahlen. In keinem Fall darf die Ausgleichszahlung den in Anhang 9 festgelegten Betrag übersteigen.

(315) Artikel 35 Absatz 2 und Artikel 37 Absatz 2 der Gemeinwohlaufträge sehen vor, dass die Nichtdurchführung einer Überfahrt, unabhängig von der Ursache, zu einer Kürzung der Ausgleichszahlung führt, die den Einsparungen entspricht, die der Auftragnehmer aufgrund der Nichtbereitstellung der DAWI bei den CFEI und den CFC erzielt hat. Der Kürzungsbetrag darf nicht negativ sein.

(316) Führt die in Artikel 20 der Gemeinwohlaufträge vorgesehene Ersetzung eines Schiffes (Erwägungsgrund 288) zu einer Erhöhung der ursprünglich in der vorläufigen Betriebsrechnung in Anhang 9 ermittelten Kosten, so trägt der Auftragnehmer diese Erhöhung. Führt die Ersetzung zu einer Verringerung dieser Kosten, nehmen der öffentliche Auftraggeber und der Auftragnehmer nach Vorlage des Jahresberichts gemäß Artikel 46 der Gemeinwohlaufträge die erforderlichen finanziellen Anpassungen vor.

[137] Stellungnahme der französischen Behörden vom 5. April 2023 („Benchmark für die Rentabilität des Seeverkehrs, erstellt im Rahmen des Vergabeverfahrens der Gemeinwohlaufträge für den Seeverkehr zwischen Korsika und dem französischen Festland", OTC, 20. November 2022).

[138] Es handelt sich dabei um die folgenden Unternehmen: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P &O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink und Viking Line. Soweit Daten verfügbar waren, deckt die Vergleichsstudie die Jahre 2017-2019 ab.

(317) Artikel 38 der Gemeinwohlaufträge fügt hinzu, dass der Auftragnehmer in seinem Jahresbericht „die tatsächlichen Kosten jeder zusätzlichen Hin- und Rückfahrt angeben muss, die sich aus der Differenz zwischen den tatsächlichen Kosten und den Einnahmen dieser Hin- und Rückfahrt ergibt. Der öffentliche Auftraggeber entrichtet eine Ausgleichszahlung, die als tatsächliche Ausgleichszahlung für die Überfahrt i [(im Folgenden „**Cri**“)] bezeichnet wird und dem Mindestbetrag zwischen den tatsächlichen Kosten dieser zusätzlichen Hin- und Rückfahrt und der maximalen Ausgleichszahlung pro zusätzlicher Hin- und Rückfahrt in dem Zeitraum entspricht, in dem die Überfahrt durchgeführt wird.“

3.8. **Beschwerde von Corsica Ferries**

(318) Am 23. März 2023 reichte Corsica Ferries bei der Kommission eine Beschwerde gegen die Maßnahmen ein, die la Méridionale und Corsica Linea gewährt wurden.

(319) Corsica Ferries machte in seiner Beschwerde geltend, dass die in Rede stehenden Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellten. In der Beschwerde wird besonders hervorgehoben, dass die in Rede stehenden Maßnahmen diesen Unternehmen einen Vorteil verschafften, da sie keines der vier in der Altmark-Rechtsprechung aufgestellten Kriterien erfüllten ([139]). Corsica Ferries machte ferner geltend, dass die Maßnahmen mit dem Binnenmarkt unvereinbar seien, da sie gegen die Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([140]) über die Konzessionsvergabe (im Folgenden **„Konzessionsrichtlinie“**) „*in Verbindung mit Artikel 49 und Artikel 56 AEUV*“ verstießen.

(320) Mit Schreiben vom 13. Oktober und 20. Dezember 2023 legte Corsica Ferries zusätzliche Informationen zu der Beschwerde vor, die seiner Ansicht nach belegten, dass kein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen bestehe und dass die im Rahmen der Gemeinwohlaufträge auferlegten Dienstleistungsverpflichtungen unverhältnismäßig seien. Diese zusätzlichen Informationen werden zusammen mit der Beschwerde vom 23. März 2023 in dieser Entscheidung als **„Beschwerde“** bezeichnet.

(321) Das Schreiben vom 13. Oktober 2023 bezieht sich auf Informationen zu Überfahrten, die von Corsica Linea im Sommer 2023 außerhalb und im Rahmen der Gemeinwohlaufträge durchgeführt wurden.

(322) In ihrem Schreiben vom 20. Dezember 2023 legte Corsica Ferries die Ergebnisse einer Studie vom 14. Dezember 2023 vor, die es bei der Berkeley Research Group in Auftrag gegeben hatte (im Folgenden **„BRG-1-Studie“**).

(323) In der BRG-1-Studie heißt es, der Zweck dieser Studie bestehe darin, festzustellen, ob es angemessen sei, in den Anwendungsbereich der Gemeinwohlaufträge auf den Strecken nach Ajaccio und Bastia einen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen für die Beförderung von mehr als zwölf Personen pro Überfahrt aufzunehmen. Die BRG-1-Studie befasst sich ausschließlich mit dem von Frankreich bewerteten Bedarf an der Beförderung von Fahrern und lässt jeden sonstigen von Frankreich festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen außer Acht.

(324) Darüber hinaus heißt es in der BRG-1-Studie, dass sich die Studie angesichts des Mangels an Informationen der französischen Behörden über die Bewertung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen im Rahmen der Gemeinwohlaufträge auf Berichte und Studien zu früheren öffentlichen Gemeinwohlaufträgen gestützt habe, um die von Frankreich offenbar angewandte Methode zu rekonstruieren.

(325) In seiner Stellungnahme, die der Kommission im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens übermittelt wurde, wiederholte Corsica Ferries weitgehend den Inhalt der Beschwerde. Der Inhalt der Beschwerde wird daher in dem Abschnitt dargelegt, in dem diese Stellungnahme wiedergegeben wird (Abschnitt 5.1).

3.9. **Gründe für die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens**

(326) *Zunächst* vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellten.

(327) Die Kommission war der Ansicht, dass die Gemeinwohlaufträge unter anderem den Auftragnehmern einen Vorteil verschafften, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten. Insbesondere erfüllten die in Rede stehenden Gemeinwohlaufträge nicht alle in der Altmark-Rechtsprechung aufgestellten Kriterien für den Ausschluss eines solchen Vorteils.

([139]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Zunächst äußerte die Kommission Zweifel daran, ob die Gemeinwohlaufträge im Zusammenhang mit der Seebeförderung von Fracht mit Zugmaschine einen echten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen erfüllten (erstes Altmark-Kriterium).

(329) Nach Auffassung der Kommission hatten die französischen Behörden nicht von vornherein hinreichend nachgewiesen, dass die Häfen Marseille und Toulon in Bezug auf Fracht mit Zugmaschine nur teilweise substituierbar seien (Erwägungsgründe 310 bis 312 des Einleitungsbeschlusses).

(330) Die Kommission stellte fest, dass sich die französischen Behörden zur Quantifizierung dieser teilweisen Substituierbarkeit ausschließlich auf allgemeine Aussagen von Marktteilnehmern gestützt hatten (Erwägungsgrund 227). In ihrem Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission Zweifel an dieser Bewertung, da die französischen Behörden die zugrunde liegenden Daten nicht überprüft hatten. Die Kommission forderte die französischen Behörden auf, schlüssigere Beweise vorzulegen, um die Bewertung dieser spezifischen Nachfrage einiger Nutzer der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine für den Hafen von Marseille zu rechtfertigen.

(331) Darüber hinaus äußerte die Kommission Zweifel an der Verhältnismäßigkeit und Erforderlichkeit bestimmter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die von den Gemeinwohlaufträgen zur Deckung des ermittelten Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen auferlegt werden (Erwägungsgründe 337 bis 340 des Einleitungsbeschlusses). Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die von den französischen Behörden geforderte Mindestfrachtkapazität (bei Fracht mit und ohne Zugmaschine) und die Anforderung an die Begünstigten der Maßnahmen, eine Mindestanzahl jährlicher Hin- und Rückfahrten durchzuführen, angesichts des im Gecodia-Bericht festgestellten Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen nicht ausreichend gerechtfertigt erschienen. Die Kommission hatte Bedenken, dass diese Verpflichtungen dazu führen könnten, dass die von den Auftragnehmern angebotene Frachtkapazität deutlich höher ist als der quantitative Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen.

(332) Die Kommission vertrat ferner die vorläufige Auffassung, dass die Maßnahmen das vierte Altmark-Kriterium nicht erfüllten. Sie war der Ansicht, dass das von den französischen Behörden durchgeführte Vergabeverfahren für Gemeinwohlaufträge nicht ausreichend wettbewerbsorientiert war, um sicherzustellen, dass die den Begünstigten der Gemeinwohlaufträge gewährte Ausgleichszahlung mit den geringsten Kosten für die Allgemeinheit verbunden war. Außerdem war die Höhe dieses Ausgleichs nicht im Verhältnis zu den Kosten festgesetzt worden, die einem durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen entstanden, das über ausreichende Mittel verfüge, um die übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erfüllen.

(333) Die Kommission vertrat ferner die vorläufige Auffassung, dass die Maßnahmen dem Staat zuzurechnen waren und aus staatlichen Mitteln finanziert wurden. Die Maßnahmen bevorteilten auch selektiv die Begünstigten und stellten ein Hindernis für den innergemeinschaftlichen Handel sowie eine Wettbewerbsverzerrung auf einem liberalisierten Markt dar.

(334) *Zweitens* stellte die Kommission fest, dass die französischen Behörden keine ausreichenden Nachweise für die Vereinbarkeit der Gemeinwohlaufträge mit dem DAWI-Rahmen vorgelegt hatten. Neben den von der Kommission geäußerten Zweifeln am Anwendungsbereich der Gemeinwohlaufträge stellte die Kommission auch die Vereinbarkeit des Verfahrens zur Vergabe der Gemeinwohlaufträge mit dem EU-Konzessionsrecht in Frage.

4. **STELLUNGNAHME FRANKREICHS**

(335) Die französischen Behörden äußerten sich mit Schreiben vom 27. März 2024. Die Stellungnahme betrifft i) die Beurteilung des Vorliegens eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen und ii) die Einhaltung der Konzessionsrichtlinie.

4.1. **Vorliegen eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen**

(336) In ihrer Antwort auf die vorläufige Prüfung der Kommission zum Vorliegen eines echten Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen haben die französischen Behörden zu fünf Punkten Stellung genommen.

4.1.1. *Frankreich hat die spezifische quantitative Nachfrage von Nutzern der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine für den Hafen von Marseille richtig prognostiziert.*

(337) Wie in Erwägungsgrund 227 dargelegt, schätzten die französischen Behörden, dass der Anteil der Nutzer der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine, die keine Alternative zum Hafen von Marseille für Reisen nach Korsika in Betracht ziehen, 80 % des gesamten historischen Bedarfs an der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine zwischen Marseille und Korsika ausmacht.

(338) Angesichts der von der Kommission in Erwägungsgrund 329 des Einleitungsbeschlusses geäußerten Zweifel haben die französischen Behörden detailliertere Analysen des Unternehmens Gecodia durchgeführt, um quantitative Nachweise für den Grad der Substituierbarkeit zwischen den Häfen von Marseille und Toulon hinsichtlich der Nachfrage nach der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine zu erbringen.

(339) *Erstens* zeige laut den französischen Behörden eine Analyse der Standorte der Hauptverwaltungen, der Lager und der Logistikstützpunkte der Spediteure, auf die 80,8 % der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine auf den Strecken zwischen Marseille und Korsika entfielen, dass sich ihre Einrichtungen in unmittelbarer Nähe des Hafens von Marseille befänden, was ihre Präferenz für diesen Hafen rechtfertige.

(340) *Zweitens* analysierte Gecodia die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine von 122 Kunden von Corsica Linea (auf die 85 % der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine entfallen) und 62 Kunden von La Méridionale (auf die 78 % der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine entfallen). Die Analyse zeigte, dass 83 % (Corsica Linea) und 88 % (La Méridionale) dieser Ströme auf Logistikstützpunkte in der Nähe des Hafens von Marseille zurückgeführt werden können, was eine Präferenz für diesen Hafen bedeutet.

(341) *Drittens* untersuchte Gecodia den Betrieb von 32 Spediteuren für die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine (von denen einige mehrere Logistikstützpunkte in der Nähe von Marseille oder Toulon haben) zwischen Korsika und dem französischen Festland, die den Hafen Marseille bzw. den Hafen von Toulon nutzten, was in den Jahren 2017–2019 und 2021 etwa 65 % der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine zwischen Korsika und den Häfen Marseille und Toulon ausmachte ([141]).

(342) Um diese Daten zu erhalten, richteten die französischen Behörden ein Auskunftsersuchen an die Reedereien zwecks Zurverfügungstellung einer Liste ihrer Hauptkunden und der mit diesen verbundenen Mengen an Fracht mit Zugmaschine (in Lfm.). Diese Daten wurden aggregiert, um eine repräsentative Zahl der wichtigsten Spediteure im gesamten Gebiet von Marseille und Toulon zu erhalten. Um die Transportströme so genau wie möglich mit einem Logistikstützpunkt zu verknüpfen, nutzten die französischen Behörden die Informationen, die bei den im Rahmen der Nutzerkonsultation durchgeführten Befragungen gesammelt wurden.

(343) Die so erstellte Liste zeigt für jeden Kunden den Logistikstützpunkt, die Entfernung zwischen dem Logistikstützpunkt und den Häfen von Toulon und Marseille, sowie die jährliche Transportmenge (in Lfm.) an Fracht mit Zugmaschine in jedem Hafen im Zeitraum 2017-2021. Die Art der beförderten Güter wird auch für einige Kunden spezifiziert (z. B. Beförderung von Militärgütern, verderblichen Produkten, Baustoffen oder gefährlichen Gütern). Die französischen Behörden sammelten auch zusätzliche qualitative Informationen zu einzelnen Spediteuren, die für die Bewertung der Substituierbarkeit der beiden Häfen relevant sind. Einige Verwender gaben beispielsweise an, aufgrund von Kapazitätsengpässen im Hafen von Marseille in der Vergangenheit den Hafen von Toulon genutzt zu haben.

(344) Die Analyse dieser Daten zeigt laut den französischen Behörden, dass die Mehrheit der Spediteure nur den Hafen nutzt, der ihrem Logistikstützpunkt am nächsten ist (22 von 32). Die Analyse zeigt, dass die anderen zehn Spediteure ausschließlich oder sehr häufig den Hafen von Toulon nutzten, obwohl sie über einen Logistikstützpunkt verfügten, der näher bei Marseille lag. Die französischen Behörden erklärten, dass einige Spediteure angegeben hätten, den Hafen von Toulon zu nutzen, weil sie über Autobahnverbindungen nach Toulon verfügten, die es ihnen ermöglichten, den Großraum Marseille (nördliche Umgehungsstraße) zu umfahren, während andere ihren Standort bzw. ihr Lagerhaus von der Region Marseille in die Region Toulon verlegt hätten, was zu einer Verlagerung der Verkehrsströme auf den Hafen von Toulon geführt habe.

(345) Nach Angaben der französischen Behörden zeigt die Analyse der gesammelten Informationen, dass die Wahl des Hafens durch die Nutzer stark davon abhängt, wie weit der Hafen auf dem Landweg vom Logistikstützpunkt des Spediteurs entfernt ist. Nach Ansicht der Behörden sind es vor allem Versorgungsengpässe, die Nutzer mit Standorten in der Nähe von Marseille dazu veranlassen, ihren Verkehr nach Toulon zu verlagern.

(346) Nach Angaben der französischen Behörden bestätigen alle diese Informationen, dass i) der Hafen für die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine in erster Linie in Abhängigkeit von den Logistikstützpunkten der Spediteure gewählt wird, und ii) mehr als 80 % der von den Auftragnehmern beförderten Fracht mit Zugmaschine mit einem Logistikstützpunkt im Gebiet von Marseille in Zusammenhang gebracht werden können. Die Nutzer zeigen daher eine klare Präferenz für den Hafen Marseille, und für diese Nutzer ist der Hafen von Marseille nicht durch Toulon substituierbar.

([141]) Aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Handelsströme wurde das Jahr 2020 nicht berücksichtigt.

4.1.2. *Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf das Mindestfrachtaufkommen standen in einem angemessenen Verhältnis zu dem von Frankreich ermittelten Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen.*

(347) Die französischen Behörden erklären, dass die in den Gemeinwohlaufträgen für den Güterverkehr vorgeschriebene Mindestkapazität im Hinblick auf den festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen nicht unverhältnismäßig sei. Sie führen dafür drei Gründe an.

(348) *Erstens* sei es Frankreich angesichts der hohen Volatilität der Nachfrage nicht möglich, einen auf Durchschnittswerten des Verkehrsaufkommens basierenden Ansatz zu verwenden.

(349) Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass bei der in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten Mindestkapazität pro Überfahrt Folgendes berücksichtigt wird: i) die Stellungnahme aus der Nutzerkonsultation (regelmäßige Überlastung bestimmter Strecken), ii) die Verteilung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen auf Überfahrten, Tage und Monate (auf der Grundlage historischer Daten für 2019 und den Prognosen für 2023–2030) und iii) die prognostizierte Verteilung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen pro Monat (zur Berechnung der wöchentlichen Mindestkapazität und der Mindestkapazität pro Überfahrt, um das Verkehrsaufkommen zufriedenstellend zu bewältigen). Frankreich weist ferner darauf hin, dass die Erfüllung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen zwingend erforderlich sei, damit keine Anhänger am Kai zurückblieben und somit der Verkehrsfluss (keine Überlastung), die Qualität (keine Strafen für Spediteure wegen Verspätungen oder Lieferunterbrechungen zu Unternehmen auf Korsika) und die Sicherheit (keine am Kai zurückgelassenen Waren, die gestohlen oder beschädigt werden könnten) gewährleistet würden.

(350) In diesem Zusammenhang stellten die französischen Behörden während der Nutzerkonsultation fest, dass die Schwierigkeiten der Güterbeförderungskunden im Zusammenhang mit der Überlastung der Schiffe in den letzten Jahren zugenommen hätten, insbesondere auf den Strecken nach Bastia und Ajaccio. Nach Angaben Frankreichs bedeutet diese Überlastung, dass nicht die gesamte Nachfrage der Spediteure auf allen Überfahrten gedeckt werden kann. In diesem Zusammenhang weisen die französischen Behörden darauf hin, dass für den Zeitraum 2021–2022 die Reservierungsdaten der Auftragnehmer für die Gemeinwohlaufträge bestätigten, dass Güter am Kai zurückgelassen wurden. Auf der Strecke Marseille-Bastia wurden mehr als 35 % der Güter und auf der Strecke Marseille-Ajaccio mehr als 20 % der Güter nicht verladen.

(351) Der von den französischen Behörden verfolgte Ansatz soll daher sicherstellen, dass die angebotenen Dienste die Frachtnachfrage in akzeptabler und verhältnismäßiger Weise decken können.

(352) In diesem Zusammenhang betonen die französischen Behörden, dass entgegen den Ausführungen in Erwägungsgrund 338 des Einleitungsbeschlusses die für jede Überfahrt erforderliche Mindestkapazität nicht „so festgelegt wurde, dass die öffentliche Dienstleistung jederzeit auf die in den historischen Daten (im Zusammenhang mit früheren Gemeinwohlaufträgen) beobachteten Nachfragespitzen reagieren kann."

(353) Den französischen Behörden zufolge geht aus den der Kommission übermittelten Informationen vielmehr hervor, dass der historische Verkehrsspitzenwert fast jeden Monat die in den Gemeinwohlaufträgen vorgeschriebene Mindestkapazität übersteigt. So ist beispielsweise auf der Strecke Marseille-Bastia die Mindestkapazität auf 1 860 Lfm. pro Überfahrt festgelegt. Eine Analyse historischer Daten aus dem Jahr 2019 zeigt jedoch, dass dieses Volumen in acht Monaten des Jahres mindestens einmal monatlich überschritten wird. Prognosen zeigen, dass diese Kapazität 2025 systematisch überschritten würde. Die französischen Behörden erklären darüber hinaus, dass im Jahr 2023, dem ersten Jahr der Umsetzung der Gemeinwohlaufträge, das für die Mindestkapazität erforderliche Volumen mit Ausnahme des Monats Dezember mindestens einmal pro Monat überschritten wurde.

(354) Nach Angaben Frankreichs verhindert die Verteilung des Verkehrs über das ganze Jahr hinweg, dass die Mindestkapazität auf der Grundlage der in der Gecodia-Studie für den Zeitraum 2023-2030 prognostizierten durchschnittlichen Jahresvolumina bestimmt wird. Ein solcher Ansatz könnte dazu führen, dass die Schiffe regelmäßig nicht über ausreichende Kapazitäten verfügen, um die Frachtnachfrage zu decken.

(355) Tabelle 31 gibt die Anzahl der Überfahrten wieder, bei denen die Nachfrage 2019 und 2030 höher wäre als die durchschnittliche Mindestkapazität, die auf der Grundlage der im Gecodia-Bericht für den Zeitraum 2023-2030 prognostizierten durchschnittlichen Jahresvolumina festgelegt wurde. Auf den Strecken zwischen Marseille und Ajaccio, Bastia und Porto Vecchio würde die Nachfrage die erforderliche Mindestkapazität auf einer von zwei Überfahrten übersteigen, auf der eine über die erforderliche Mindestkapazität hinausgehende Nachfrage verzeichnet würde (auf den Strecken zwischen Marseille und Propriano und L'Île-Rousse wäre dies bei jeder vierten Überfahrt der Fall).

Tabelle 31

Anzahl der Überfahrten, deren Nachfrage über der durchschnittlichen Mindestkapazität liegt, die auf der Grundlage der für den Zeitraum 2023–2030 in der Gecodia-Studie erwarteten durchschnittlichen Jahresvolumina ermittelt wurde

	Anzahl der in den Gemeinwohlaufträgen geplanten jährlichen Überfahrten	Durchschnittliche Mindestkapazität pro Überfahrt (Lfm.) [1]	Zahl der Überfahrten, deren Nachfrage über der durchschnittlichen Mindestkapazität liegt			
			2019		2030	
			Anzahl der Fahrten	% der jährlichen Überfahrten	Anzahl der Fahrten	% der jährlichen Überfahrten
Bastia	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Ajaccio	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Porto-Vecchio	312	784	79	25 %	143	46 %
Propriano	312	282	79	25 %	125	40 %
L'Île-Rousse	312	439	62	20 %	112	36 %

[1] Die für den Zeitraum 2023–2030 erwartete durchschnittliche Mindestkapazität pro Überfahrt wird berechnet als jährlicher Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen (Tabelle 21) geteilt durch die in den Gemeinwohlaufträgen vorgesehenen jährlichen Hin- und Rückfahrten (Tabelle 23).

Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 4. Februar 2024

(356) *Zweitens* stelle die Mobilisierung einer Flotte mit einer höheren Kapazität als dem im Laufe des Jahres beobachteten durchschnittlichen Verkehrsaufkommen nach Ansicht Frankreichs eine übliche Marktpraxis dar [142]. Die französischen Behörden geben an, eine Analyse der Organisation der Flotten vorgenommen zu haben, die regelmäßige Seeverkehrsdienste in Europa erbringen. Auf Sardinien und den Balearen schwankt die Nennkapazität der Schiffe zwischen 1 500 Lfm. und 1 900 Lfm., was vollkommen mit der Kapazität der Schiffe übereinstimmt, die im Rahmen der Gemeinwohlaufträge nach Korsika eingesetzt werden.

(357) *Drittens* gebe es nach Kenntnis der französischen Behörden im westlichen Mittelmeer keine Fälle, in denen im Rahmen von Gemeinwohlaufträgen oder auf dem freien Markt für dieselbe Hin- und Rückfahrt zwei kleinere Schiffe statt einem größeren Schiff eingesetzt würden.

4.1.3. *Die Häfen von Ajaccio und Propriano sind nicht substituierbar*

(358) Die französischen Behörden sind der Auffassung, dass Corsica Ferries in seiner Beschwerde keine stichhaltigen Beweise für die Behauptung beibringe, dass die Häfen von Propriano und Ajaccio substituierbar seien. Nach Ansicht Frankreichs ergibt sich aus den folgenden Faktoren das Gegenteil.

(359) Zunächst sei die bloße Entfernung zwischen den beiden Häfen auf dem Landweg kein ausreichender Indikator für eine Substituierbarkeit: Angesichts des Fehlens von Schnellstraßen und der Topografie der Strecke zwischen Ajaccio und Propriano betrage die Fahrzeit zwischen den beiden Häfen fast 1 Stunde 30 Minuten und bei Stau mehr als 2 Stunden. Frankreich verweist in diesem Zusammenhang auf die Daten, die es zu den Entfernungen und Fahrtzeiten zwischen den korsischen Häfen vorgelegt hat (siehe Abschnitt 2.2).

[142] Die französischen Behörden verweisen insbesondere auf Beispiele für in Italien und Norwegen geschlossene Gemeinwohlaufträge.

(360) Darüber hinaus sei die Infrastruktur des Hafens von Ajaccio bereits nahezu ausgelastet, und es gebe keine Umschlagplätze, die groß genug seien, um Frachtströme zu zentralisieren, die über die für den Zeitraum 2023-2029 prognostizierten Mengen hinausgingen.

(361) In jedem Fall weisen die französischen Behörden darauf hin, dass die Straßeninfrastruktur Korsikas, insbesondere zu Spitzenzeiten und in der Tourismussaison, sehr ausgelastet und die Zahl der Verkehrstoten auf Korsika hoch sei (siehe Abschnitt 2.1). Eine Organisation des öffentlichen Seeverkehrsdienstes, die zu einer Zunahme des Straßenverkehrs führen würde, stünde im Widerspruch zum Sicherheitsauftrag der CdC.

4.1.4. *Die von Corsica Linea und La Méridionale außerhalb des Rahmens der Gemeinwohlaufträge angebotenen Dienstleistungen stehen im Einklang mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und stellen den von Frankreich festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen nicht in Frage*

(362) Die französischen Behörden bekräftigen, dass entgegen den von Corsica Ferries in seiner Beschwerde geltend gemachten Behauptungen zwischen zusätzlichen Hin- und Rückfahrten, deren Grundsätze und Bedingungen in den Gemeinwohlaufträgen festgelegt sind, und gewerblichen Überfahrten, die von einem der Auftragnehmer im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 frei (außerhalb der Gemeinwohlaufträge) angeboten werden, unterschieden werden müsse.

(363) Nach Ansicht Frankreichs fallen die betreffenden kommerziellen Überfahrten weder unter die Gemeinwohlaufträge noch seien sie durch diese verboten und stellten die Bewertung der öffentlichen Dienstleistung durch Frankreich nicht in Frage.

(364) Frankreich erklärt, dass die von Corsica Linea in den Jahren 2023 und 2024 vom Hafen Marseille aus durchgeführten kommerziellen Überfahrten i) saisonale Überfahrten gewesen seien, die während der Schulferien im Frühjahr und Sommer angeboten worden seien; ii) Überfahrten gewesen seien, die nur Personen und keine Fracht beförderten; iii) nicht finanziell kompensiert worden seien, da sie außerhalb der Gemeinwohlaufträge erfolgt seien. In Bezug auf die von La Méridionale im Jahr 2024 vom Hafen von Toulon betriebenen Überfahrten weist Frankreich darauf hin, dass i) diese Überfahrten nach der Änderung der Beteiligung des Unternehmens im Jahr 2023 vorgeschlagen worden seien; ii) auf den Überfahrten nur Personen und keine Güter befördert worden seien; iii) nicht finanziell kompensiert worden seien, da sie außerhalb der Gemeinwohlaufträge erfolgt seien.

4.1.5. *Es gab keine methodische Verzerrung bei der Nutzerkonsultation*

(365) Die französischen Behörden sind der Auffassung, dass es entgegen der Darstellung der Kommission im Einleitungsbeschluss keine methodische Verzerrung bei der öffentlichen Nutzerkonsultation gegeben habe

(366) Sie weisen zunächst darauf hin, dass die Nutzerkonsultation in der Lokal- und Fachpresse (Zeitung „Le Marin“), auf der CdC-Website und in den sozialen Netzwerken umfassend bekannt gemacht worden sei.

(367) Sie sind ferner der Ansicht, dass die gestellten Fragen nicht zu einer Verzerrung zugunsten des Hafens von Marseille geführt hätten.

(368) Was die Nutzerkonsultation zur Personenbeförderung im Seeverkehr betrifft, so hätten sich die gestellten Fragen auf das Ziel konzentriert, aus Sicht der Nutzer eine mögliche Substituierbarkeit zwischen den Festlandhäfen zu ermitteln. Der Gecodia-Bericht sei ferner zu dem Schluss gekommen, dass die Häfen Marseille und Toulon im Hinblick auf die Nachfrage der auf Korsika ansässigen und gebietsfremden Personen substituierbar seien.

(369) Was die Nutzerkonsultation zur Güterbeförderung im Seeverkehr betrifft, so deckten die gestellten Fragen systematisch alle Strecken ab Marseille *und* Toulon ab.

4.2. **Die Gemeinwohlaufträge stehen im Einklang mit der Konzessionsrichtlinie**

4.2.1. *Die Zeit, die zwischen der Vergabe der verschiedenen Lose an die Auftragnehmer und dem Inkrafttreten der Gemeinwohlaufträge verstrichen ist, hatte keinen Abschottungseffekt*

(370) Zunächst weisen die französischen Behörden darauf hin, dass weder die Konzessionsrichtlinie noch das französische Recht eine genaue Frist zwischen der Auftragsvergabe und dem Inkrafttreten des Auftrags vorsähen.

(371) Jedenfalls habe der in Rede stehende kurze Zeitraum aus drei Gründen keinen Abschottungseffekt gehabt.

(372) *Erstens* sei in dem von Frankreich erstellten ursprünglichen Zeitplan, der in der Ausschreibungsbekanntmachung vom 6. Mai 2022 für die Vergabe der Gemeinwohlaufträge veröffentlicht wurde, ein Zeitraum von zwei Monaten zwischen der Vergabe und dem Inkrafttreten vorgesehen gewesen. ([143]) Diese Frist sei daher länger als die in der *SNCM-II-Rechtsprechung* für die Vergabe der Gemeinwohlaufträge vorgesehene Frist (23 Tage) ([144]).

(373) *Zweitens* stellten die französischen Behörden nach Eingang der Bewerbungen und Angebote am 25. Juli 2022 fest, dass die Bewerber, die innerhalb der vorgeschriebenen Fristen eine Bewerbung und ein Angebot eingereicht hatten, die scheidenden Auftragnehmer der Gemeinwohlaufträge für den Zeitraum 2021–2022 waren, nämlich La Méridionale und Corsica Linea. Da sich keine neuen Marktteilnehmer um die Gemeinwohlaufträge beworben hatten, konnte ein kürzerer Zeitraum als die (ursprünglich in der Ausschreibung vorgesehenen) zwei Monate zwischen der Vergabe der Gemeinwohlaufträge und der Aufnahme des Betriebs keinen Abschottungseffekt haben.

(374) *Drittens* wurden diese Fristen allen interessierten Wirtschaftsbeteiligten unmittelbar nach Einleitung des Verfahrens mittels der Ausschreibungsunterlagen des Nutzers und des Betreibers zur Kenntnis gebracht, da das Inkrafttreten der Gemeinwohlaufträge unmittelbar auf den Ablauf der Gemeinwohlaufträge für den Zeitraum 2021–2022 folgte. Allen Wirtschaftsbeteiligten war daher das voraussichtliche Datum des Beginns der Maßnahmen bekannt. Die französischen Behörden weisen ferner darauf hin, dass nach der Veröffentlichung der Ausschreibung am 6. Mai 2022 keiner der potenziellen Bewerber eine Änderung des Zeitplans beantragt habe, obwohl dies ihrer Ansicht nach bei der Vergabe von Konzessionsverträgen üblich sei.

4.2.2. *Die Dauer des Vergabeverfahrens hat nicht zu einer Ungleichbehandlung der Bewerber geführt*

(375) Auf die von der Kommission in Erwägungsgrund 424 des Einleitungsbeschlusses geäußerten Zweifel ([145]) haben die französischen Behörden folgende Stellungnahme abgegeben:

(376) Erstens sei in Artikel 39 Absätze 3 und 5 der Konzessionsrichtlinie eine Frist von mindestens 30 Tagen ab dem Tag der Absendung der Konzessionsbekanntmachung für den Eingang der Anträge und Angebote vorgeschrieben. Die Frist könne auf 25 Tage verkürzt werden, wenn Angebote elektronisch eingereicht werden können. Vorbehaltlich der Einhaltung dieser Mindestfristen stehe es dem öffentlichen Auftraggeber frei, die Fristen für die Einreichung von Anträgen und Angeboten festzulegen.

(377) Zweitens weisen die französischen Behörden darauf hin, dass nach der Veröffentlichung der Ausschreibung am 6. Mai 2022 keiner der potenziellen Bewerber eine Änderung des Zeitplans beantragt habe.

4.2.3. *Die Mindestanforderungen wurden während des Ausschreibungsverfahrens nicht geändert, und die unterzeichneten Gemeinwohlaufträge erfüllen die Mindestanforderungen*

(378) Erstens wollten die französischen Behörden den Anwendungsbereich der in diesem Fall für die Gemeinwohlaufträge geltenden Mindestanforderungen präzisieren. Zweitens erklärten sie, dass die festgelegten Mindestanforderungen während des Ausschreibungsverfahrens nicht geändert worden seien. Drittens bekräftigten sie, dass die unterzeichneten Gemeinwohlaufträge die Mindestanforderungen erfüllen würden.

([143]) Die Vergabe der Gemeinwohlaufträge sei ursprünglich für den 28. Oktober 2022 geplant gewesen.

([144]) Urteil vom 1. März 2017, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) Zusammenfassend heißt es in Erwägungsgrund 424 des Einleitungsbeschlusses: „… Die Kommission ist der Auffassung, dass die französischen Behörden nicht alle erforderlichen Klarstellungen vorgelegt haben, um zu dem Schluss zu gelangen, dass die Gemeinwohlaufträge mit den Grundsätzen der Gleichbehandlung, der Nichtdiskriminierung und der Transparenz im Einklang stehen. Sie fordert alle Beteiligten auf, sich hierzu zu äußern und insbesondere zu klären, ob die Verpflichtung zur Bereitstellung von Schiffen mit einer Mindestkapazität für die Beförderung von Personen und Kabinen innerhalb der Ausschreibungsfristen einen Verstoß gegen die Gleichbehandlung darstellt."

4.2.3.1. Anwendungsbereich der Mindestanforderungen

(379) Die französischen Behörden führen aus, dass im vorliegenden Fall die Mindestanforderungen in Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsbedingungen festgelegt worden seien (Erwägungsgrund 270). Die Mindestanforderungen hätten folgenden Inhalt:

a) „Höchsttarife für Einwohner Korsikas und für den Gütertransport: bezieht sich auf die Tarife, die im Zusammenhang mit dem Beschluss AC Nr. 19-128 der korsischen Territorialversammlung zur Änderung des Systems der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für den Seeverkehr von Personen und Gütern zwischen den Häfen von Marseille, Toulon, Nizza und den korsischen Häfen vorgelegt wurden;

b) Beförderungskapazität der Schiffe: bezieht sich auf die Ladekapazität der Schiffe;

c) Fahrpläne und Häufigkeit der Verbindungen: bezieht sich auf die von der CdC und dem OTC festgelegten Fahrpläne und die den Betreibern von der CdC und dem OTC auferlegten Mindestfrequenzen;

d) Vertragslaufzeit: bezieht sich auf die Laufzeit der Gemeinwohlaufträge gemäß Artikel 2 jedes Vertrags („der Vertrag tritt am 1. Januar 2023 in Kraft und endet am 31. Dezember 2029“), wobei die Möglichkeit einer Verlängerung um höchstens zwölf Monate besteht, insbesondere wenn bei Ablauf des Vertrags kein neuer Konzessionsvertrag vergeben wird;

e) Höchstbetrag der vom OTC entrichteten Ausgleichszahlung: bezieht sich auf den in Artikel 2 Absatz 5 der Ausschreibungsbedingungen genannten finanziellen Ausgleich.“ ([146])

(380) Darüber hinaus wurden die Mindestanforderungen in Bezug auf i) die Beförderungskapazität der Schiffe und ii) Fahrpläne und Häufigkeit der Verbindungen in Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge festgelegt.

(381) Nach Auffassung der französischen Behörden ist Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsbedingungen daher im Lichte des Anhangs 1 nur in Bezug auf diese beiden Mindestanforderungen zu lesen, wobei klargestellt wird, dass

— mit Mindestfrequenzen die Häufigkeit der Verbindungen gemeint ist;

— Fahrpläne die von Frankreich vorgesehenen Fahrpläne bezeichnen, wobei es den Bewerbern freistand, Abfahrts- und Ankunftszeiten vorzuschlagen, sofern diese mit den von Frankreich vorgegebenen Zeitfenstern übereinstimmten;

— die Mindestkapazität für Personen und Fracht die Beförderungskapazität der Schiffe betraf.

(382) Die französischen Behörden kommen daher zu dem Schluss, dass nur die fünf in Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsbedingungen aufgeführten Elemente, von denen zwei in Anhang 1 präzisiert werden, die Mindestanforderungen nach Artikel 37 der Konzessionsrichtlinie darstellten, und alle anderen Merkmale ausgeschlossen seien.

4.2.3.2. Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge stellte nicht in seiner Gesamtheit eine Mindestanforderung dar

(383) In ihrer Stellungnahme machen die französischen Behörden geltend, dass Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge nicht in Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsbedingungen genannt sei und daher nicht in seiner Gesamtheit eine Mindestanforderung darstellen könne. Zwar lege der Anhang die Mindestmerkmale in Bezug auf i) die Beförderungskapazität der Schiffe und ii) die Fahrpläne und die Häufigkeit der Verbindungen fest, er enthalte jedoch auch zahlreiche technische Anforderungen, die keine Mindestanforderungen im Sinne von Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsbedingungen darstellten. ([147])

([146]) Stellungnahme der französischen Behörden vom 27. März 2024.

([147]) Die französischen Behörden geben an, dass dies insbesondere bei der Zahl der jährlichen Hin- und Rückfahrten, der zusätzlichen Hin- und Rückfahrten und der Anzahl der Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität pro Schiff der Fall war.

(384) Die französischen Behörden erklären ferner, dass das OTC während des Vergabeverfahrens sicherstellen wollte, dass alle in Anhang 1 aufgeführten technischen Anforderungen eingehalten würden. Deshalb habe das OTC beispielsweise von Corsica Linea die Zusage eingeholt, das Fehlen einer Kabine für Personen mit eingeschränkter Mobilität auf dem Schiff Paglia Orba zu beheben ([148]).

4.2.4. *Das Vorliegen zusätzlicher und verschiebbarer Hin- und Rückfahrten verstieß nicht gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung der Bewerber*

4.2.4.1. Zusätzliche und verschiebbare Hin- und Rückfahrten waren keine Mindestanforderung.

(385) In Bezug auf zusätzliche Hin- und Rückfahrten weisen die französischen Behörden darauf hin, dass es sich um Hin- und Rückfahrten handele, die der öffentliche Auftraggeber in Anbetracht der Notwendigkeit, die öffentlichen Dienstleistungen auf allen Strecken zu erbringen, einführen könne. Sie würden daher dazu dienen, einen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zu decken, der über die vorgeschriebene Mindestkapazität hinausgehe, und verhindern, dass Güter auf dem Kai verblieben. Ihre Umsetzung sei in Artikel 18 der Gemeinwohlaufträge geregelt. Sie stellten daher keine Mindestanforderung im Sinne von Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsbedingungen dar.

(386) Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass die verschiebbaren Hin- und Rückfahrten ausschließlich der Optimierung der Verkehrsorganisation dienten. Ihre Umsetzung sei in Artikel 17 der Gemeinwohlaufträge geregelt. Sie stellten daher keine Mindestanforderung im Sinne von Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsbedingungen dar.

4.2.4.2. Die Annahme der Vorschläge eines Bewerbers, in denen die Termine für zusätzliche und verschiebbare Hin- und Rückfahrten festgelegt wurden, führte nicht zu einem Verstoß gegen die Gleichbehandlung der Bewerber.

(387) Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass gemäß den Artikeln 17 und 18 der Gemeinwohlaufträge für die Durchführung zusätzlicher und verschiebbarer Hin- und Rückfahrten eine Sitzung des in Artikel 10 Absatz 2 der Gemeinwohlaufträge vorgesehenen Fachausschusses erforderlich sei. Der Fachausschuss ermögliche es dem von der Durchführung dieser Hin- und Rückfahrten betroffenen Auftragnehmer, alle sich daraus ergebenden Schwierigkeiten zu melden. Frankreich ist daher der Auffassung, dass es einen Konsultationsprozess zwischen der CdC, dem OTC und dem Auftragnehmer gebe, der es dem Auftragnehmer ermögliche, vor der Durchführung der verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten etwaige Schwierigkeiten insbesondere in Bezug auf das/die einzusetzende(n) Schiff(e) darzulegen.

(388) Darüber hinaus geben die französischen Behörden an, dass die Mitteilungsfrist für zusätzliche Hin- und Rückfahrten wöchentlich berechnet werde (Artikel 18 der Gemeinwohlaufträge), was es dem Auftragnehmer ermögliche, im Hinblick auf seine vertraglichen Pflichten gegebenenfalls die zusätzliche Nachfrage zu erfüllen.

(389) Nach Auffassung der französischen Behörden ergibt sich daraus, dass der in den Gemeinwohlaufträge ursprünglich verankerte Grundsatz unverändert geblieben sei: Zusätzliche und verschiebbare Hin- und Rückfahrten werden vom OTC und nicht von den Auftragnehmern beschlossen. Die Vorschläge der Auftragnehmer binden das OTC in keiner Weise bei der Durchführung dieser Hin- und Rückfahrten. In diesem Zusammenhang nennt Frankreich als Beispiel die Strecke Marseille-Bastia, auf der das OTC im Jahr 2023, also im ersten Jahr der Umsetzung der Gemeinwohlaufträge, fünf von Corsica Linea in seinem vorläufigen Programm vorgeschlagene zusätzliche Hin- und Rückfahrten geändert habe, indem drei davon auf andere Termine verschoben und zwei gestrichen worden seien, da zu den von Corsica Linea vorgeschlagenen Terminen kein Bedarf an Gütertransport bestanden habe.

([148]) Die französischen Behörden erklären, dass im Angebot von Corsica Linea ein Schiff, Paglia Orba, vorgeschlagen wurde, das anstelle von zwei Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie in Anhang 1 vorgeschrieben, nur über eine solche Kabine verfügte. Dieser Punkt wurde jedoch in den Verhandlungsphasen mit dem Bewerber erörtert, an deren Ende er sich verpflichtete, das Schiff durch eines der sieben Schiffe zu ersetzen, die möglicherweise für die Dienstleistung eingesetzt würden, wenn aufgrund des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen zwei Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität erforderlich sein sollten (gemäß Artikel 20 der Gemeinwohlaufträge, der den Austausch eines Schiffes während der Ausführung gestattet) und Arbeiten zur Installation einer zweiten Kabine für Personen mit eingeschränkter Mobilität durchzuführen. Darüber hinaus weisen die französischen Behörden darauf hin, dass es sich bei Paglia Orba um ein Ersatzschiff handele, das auf Ad-hoc-Basis eingesetzt werde, insbesondere wenn das Hauptschiff aus technischen Gründen außer Betrieb genommen werde (Stellungnahme der französischen Behörden vom 27. Juli 2023). Frankreich zufolge wurden diese Vorschläge, deren Anwendungsbereich begrenzt ist und die die Wettbewerbsbedingungen nicht verzerren, als geeignet angesehen, die festgelegten technischen und funktionalen Spezifikationen zu erfüllen. Sie hätten jedenfalls nicht gegen eine der in Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsbedingungen festgelegten Mindestanforderungen verstoßen.

5. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

(390) Vier Beteiligte nahmen im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens Stellung: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale und die Stef-Gruppe.

5.1. Stellungnahmen von Corsica Ferries

(391) In den nachstehenden Abschnitten wird der Inhalt der im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens eingereichten Stellungnahmen von Corsica Ferries dargelegt. Wie in Erwägungsgrund 325 ausgeführt, wiederholen diese Stellungnahmen im Wesentlichen den Inhalt der Beschwerde. Die folgenden Abschnitte nehmen daher gegebenenfalls auch auf die Beschwerde Bezug.

5.1.1. *Sachverhaltsbezogene Erwägungen*

(392) Einleitend macht Corsica Ferries zwei Anmerkungen zu den Daten zur Beförderung von Fracht mit Zugmaschine, wie sie im Einleitungsbeschluss dargestellt wurden ([149]).

(393) Das Unternehmen ist *erstens* der Ansicht, dass bei der tatsächlichen Beschreibung der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine die Unterscheidung zwischen begleiteter und unbegleiteter Beförderung von Fracht mit Zugmaschine völlig ausgeklammert werde. Corsica Ferries ist der Ansicht, dass nur bei der begleiteten Beförderung von Fracht mit Zugmaschine ein Fahrer tatsächlich an Bord des Schiffes gehe und dadurch eine potenzielle Nachfrage nach Personenbeförderung bestehe (Erwägungsgründe 447 bis 449).

(394) *Zweitens* weist Corsica Ferries darauf hin, dass die Kommission die Veränderungen auf dem Güterverkehrsmarkt zwischen Korsika und dem Festland auf der Grundlage historischer Daten für den Zeitraum 2016 bis 2021 analysiert habe. Dieser Analysezeitraums führe jedoch zu irreführenden Hinweisen auf die tatsächliche Marktdynamik. 2016 sei der Markteintritt von Corsica Linea erfolgt, das mittelbar im Eigentum eines Konsortiums korsischer Unternehmer stehe, darunter die 15 wichtigsten Akteure der korsischen Lieferkette. Corsica Ferries macht geltend, seit 2016 jedes Jahr Frachtverkehr an Corsica Linea verloren zu haben. ([150]) Die Daten für den Zeitraum 2013–2019 zeigten daher den jährlichen Rückgang des Frachtverkehrs über den Hafen Toulon im Vergleich zum Hafen Marseille. Dies zeige insbesondere, dass Corsica Linea in Anbetracht der Identität seiner Anteilseigner in der Lage sei, einen Teil der Nachfrage nach Güterverkehr von Toulon nach Marseille zu verlagern.

5.1.2. *Nichteinhaltung des ersten Altmark-Kriteriums*

5.1.2.1. In Bezug auf die Ermittlung des Nutzerbedarfs

5.1.2.1.1. In Bezug auf die Methodik der französischen Behörden zur Ermittlung des Nutzerbedarfs

(395) Corsica Ferries wendet sich gegen die vorläufige Einschätzung der Kommission, wonach die von den französischen Behörden angewandte Methode zur Ermittlung des Vorliegens des Nutzerbedarfs nicht mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet sei.

(396) *Erstens* weist Corsica Ferries darauf hin, dass die Ergebnisse der Nutzerkonsultation und des Gecodia-Berichts, auf deren Grundlage Frankreich die Gemeinwohlaufträge abgeschlossen habe, noch immer weder veröffentlicht noch Corsica Ferries mitgeteilt worden seien. Corsica Ferries verweist in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme des Ausschusses für den Zugang zu Verwaltungsdokumenten (im Folgenden: **„CADA“**), die den offensichtlich

([149]) Abschnitt 2.1.1 — Güterbeförderung auf dem Seeweg.

([150]) Nach Angaben von Corsica Ferries ging der Güterverkehr vom Hafen von Toulon im Jahr 2016 um 15,58 %, 2017 um 7,49 % und 2018 um 6,09 % zurück, während Corsica Linea im Jahr 2016 einen Anstieg um 15,91 %, 2017 um 16,31 % und 2018 um 3,10 % verzeichnete.

übermäßigen Charakter der von der CdC vorgenommenen Unkenntlichmachungen gerügt habe ([151]). Angesichts des eklatanten Mangels an Transparenz seitens Frankreichs kann Corsica Ferries nicht vorgeworfen werden, dass es seine Ausführungen ganz oder teilweise auf die Marktstudien von 2018, 2019 und 2020 sowie auf die BRG-1-Studie stütze.

(397) *Zweitens* weist Corsica Ferries darauf hin, dass die Beweislast nach dem ersten Altmark-Kriterium beim Mitgliedstaat liege. Daher obliege es den französischen Behörden, objektive, überprüfbare und hinreichend plausible Beweise vorzulegen, die geeignet seien, die Schlussfolgerungen und Feststellungen der Verwaltungsgerichte, der europäischen Gerichte sowie der französischen Wettbewerbsbehörde in Bezug auf Streitigkeiten über frühere Gemeinwohlaufträge zu entkräften.

(398) Die Kommission könne daher nicht — wie im Einleitungsbeschluss geschehen — die von Corsica Ferries vorgebrachte Kritik allein mit der Begründung zurückweisen, dass diese teilweise auf Marktstudien und Entscheidungen im Zusammenhang mit früheren Gemeinwohlaufträgen für Seeverbindungen nach Korsika beruhe. Andernfalls verstoße die Kommission gegen das in Artikel 41 Absatz 1 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verankerte Recht auf eine gute Verwaltung.

(399) *Drittens* kritisiert Corsica Ferries die Methodik und die Verwendung der im Rahmen der Nutzerkonsultation gewonnenen Daten.

(400) Corsica Ferries weist zunächst darauf hin, dass die veröffentlichten Fragebogen nur Strecken zwischen Marseille und Korsika beträfen. Dies habe zwangsläufig zu einer Schieflage geführt, die eine irreparable methodische Verzerrung darstelle. Die einzigen Fragen, die sich auf andere Strecken als Marseille bezogen, seien rein vergleichender Natur gewesen, um die Entscheidung der Befragten für die Strecke Marseille-Korsika gegenüber einer Verbindung zu einem anderen Festlandhafen zu begründen. Corsica Ferries weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Kommission zwar im Einleitungsbeschluss auf diese mögliche methodische Verzerrung hingewiesen habe (Erwägungsgrund 283), daraus jedoch nicht die notwendigen Schlussfolgerungen im Sinne der Feststellung eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers gezogen habe.

(401) Außerdem macht Corsica Ferries geltend, dass die Antwortmöglichkeiten restriktiv formuliert gewesen seien und die Antworten der Nutzer in eine bestimmte Richtung gelenkt hätten, ohne eine freie Antwortmöglichkeit zuzulassen. Die erhaltenen Antworten könnten daher nicht dazu beitragen, einen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zu bestimmen.

(402) Darüber hinaus ist Corsica Ferries der Ansicht, dass die Zahl der eingegangenen Antworten unzureichend gewesen sei (987 verwertbare Antworten von Fahrgästen bei fast drei Millionen Fahrgästen pro Jahr, 42 Antworten von medizinischen Fahrgästen und fünf Antworten von Nutzern der Güterbeförderung im Seeverkehr). Was die von den französischen Behörden unternommenen Initiativen zur direkten telefonischen Befragung von Nutzern der Güterbeförderung im Seeverkehr betrifft, merkt Corsica Ferries an, dass keine Unterlagen übermittelt oder veröffentlicht worden seien. Nach Ansicht von Corsica Ferries wäre es erforderlich gewesen, die Identität der kontaktierten Spediteure sowie die gestellten Fragen zu prüfen.

([151]) Als Anhänge 3 und 4 zu seinen Stellungnahmen übermittelte Corsica Ferries zwei Gutachten des CADA vom 15. Februar 2024 bzw. 11. Januar 2024. Anhang 3 betrifft den Antrag von Corsica Ferries beim OTC auf Zugang zum Gecodia-Bericht. Das OTC übermittelte Corsica Ferries eine nicht vertrauliche Fassung dieses Berichts. In seinem Gutachten vom 15. Februar 2024 vertritt der CADA die Auffassung, dass zwar der Gecodia-Bericht eine gewisse Menge an vertraulichen Informationen enthalte, deren Offenlegung das Geschäftsgeheimnis beeinträchtigen könnte (z. B. die Antworten der Schifffahrtsunternehmen auf die Konsultation der Seeverkehrsunternehmen), die an Corsica Ferries übermittelte nichtvertrauliche Fassung jedoch übermäßig unkenntlich gemacht worden sei. Anhang 4 betraf den Antrag von Corsica Ferries auf Zugang zu den fünf Gemeinwohlaufträgen und deren Anhängen, deren nichtvertrauliche Fassungen ihr vom CdC übermittelt wurden. In seiner Stellungnahme vom 11. Januar 2024 vertrat der CADA die Auffassung, dass bestimmte Unkenntlichmachungen des Inhalts der Gemeinwohlaufträge (vertragliche Informationen über den vom OTC gezahlten finanziellen Ausgleich, wenn keine Überfahrt stattgefunden hatte, Bestimmungen über die Berechnung eines angemessenen Gewinns) und bestimmte Anhänge (Anhang zur vorläufigen Betriebsrechnung) offengelegt werden könnten, andere jedoch nicht (Anhänge 1, 2, 3, 10 und 12).

(403) Schließlich macht Corsica Ferries geltend, es gebe Beweise für einen Manipulationsversuch von Corsica Linea im Zusammenhang mit den von den französischen Behörden online gestellten Fragebogen, da Corsica Linea seinen Mitarbeitern ausdrückliche Anweisungen erteilt habe: i) in großer Zahl an der Nutzerkonsultation teilzunehmen und ii) bestimmte Antworten anzukreuzen ([152]). Die Ergebnisse der Nutzerkonsultation seien daher als nicht verwertbar anzusehen.

5.1.2.1.2. In Bezug auf die Ermittlung des Nutzerbedarfs nach Personenbeförderung im Seeverkehr

5.1.2.1.2.1. In Bezug Ermittlung der qualitativen Passagiernachfrage

(404) In der Beschwerde wies Corsica Ferries darauf hin, dass die Häfen Marseille und Toulon, wie die Europäische Kommission ([153]), das Gericht der Europäischen Union ([154]), die französische Wettbewerbsbehörde ([155]), das Berufungsgericht Marseille ([156]) und das Verwaltungsgericht Bastia ([157]) entschieden hätten, in Bezug auf die Personenbeförderung nach Korsika vollständig substituierbar seien.

(405) In seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss vertritt Corsica Ferries die Auffassung, dass die französischen Behörden bei der Ermittlung der Passagiernachfrage zwei Fehler begangen hätten.

5.1.2.1.2.1.1. Die Häfen Marseille und Toulon sind aus Sicht der medizinischen Fahrgäste substituierbar.

(406) Corsica Ferries vertritt die Auffassung, dass die Schlussfolgerung, wonach die Häfen Toulon und Marseille hinsichtlich der medizinischen Fahrgäste nicht austauschbar seien, aus drei Gründen mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet sei.

(407) *Erstens* sei der Begriff „medizinischer Passagier" eng auszulegen. Die französischen Behörden stützten die Identifizierung einer spezifischen Nachfrage von medizinischen Fahrgästen ausschließlich auf den Rechtsrahmen zur Kostenübernahme für Patiententransporte, der die Wahl des Verkehrsmittels einschränke.

(408) Dies bedeutet nach Auffassung von Corsica Ferries, dass für die Ermittlung des Bedarfs an einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistung nur die Nachfrage jener medizinischen Fahrgäste berücksichtigt werden dürfe, deren Reisen im Rahmen des Systems der sozialen Sicherheit erstattungsfähig seien. Zahlreiche Gebietsansässige reisten jedoch aus medizinischen Gründen auf das französische Festland, ohne dass diese Fahrten erstattungsfähig seien. In solchen Fällen gebe es keine rechtliche Einschränkung hinsichtlich des zu nutzenden Beförderungsmittels.

([152]) Corsica Ferries legte in Anhang 5 seiner Stellungnahme mehrere Unterlagen vor:
- ein anonymes handschriftliches Schreiben an den Präsidenten von Corsica Ferries, in dem der Versuch der Geschäftsleitung von Corsica Linea beschrieben wird, die Mitarbeiter aufzufordern, sich als „Gebietsansässige auszugeben", um auf die Nutzerkonsultation zu antworten;
- eine interne Mitteilung von Corsica Linea (im Folgenden „monatliche Aktualisierung Dezember 2021"), in der mehrere Themen im Zusammenhang mit der Geschäftsstrategie von Corsica Linea behandelt werden, einschließlich einer Aktualisierung der Gemeinwohlaufträge , in der der Zeitplan des OTC für die Durchführung öffentlicher Konsultationen und die Ausschreibung für die Gemeinwohlaufträge erörtert wird, und in der festgestellt wird, dass Corsica Ferries Beschwerden bei der Kommission eingereicht hat;
- ein Schreiben von Gewerkschaftsvertretern an die Präsidenten von Corsica Linea und La Méridionale mit der Ankündigung einer Streikdrohung, weil der französische Staat und die Kommission aus Gründen der Dienstleistungsfreiheit die Seeverkehrsverbindung nach Korsika als öffentliche Dienstleistung angeblich ablehnten;
- eine interne E-Mail eines Mitarbeiters von Corsica Linea mit einem Internetlink zur Nutzerkonsultation mit „vorgeschlagenen" Antworten, die die Fortsetzung einer öffentlichen Dienstleistung rechtfertigen.

([153]) Beschluss 2013/435/EU, Erwägungsgrund 160.

([154]) Urteile vom 1. März 2017, SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, und SNCM II, ebd.

([155]) Stellungnahme Nr. 12-A-05 der französischen Wettbewerbsbehörde vom 17. Februar 2012 zum Seeverkehr zwischen Korsika und dem Festland.

([156]) Urteil Nr. 17MA01582 des Berufungsgerichts Marseille vom 22. Februar 2021.

([157]) Urteil des Verwaltungsgerichts Bastia Nr. 1100533 vom 7. April 2015, SNCM.

(409) Nach Angaben von Corsica Ferries beschränkten die französischen Behörden den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen in den Gemeinwohlaufträgen jedoch nicht nur auf medizinische Fahrgäste, deren Beförderungskosten im Rahmen des Systems der sozialen Sicherheit erstattet werden konnten. Vielmehr sei auch der Bedarf sonstiger medizinischer Fahrgäste berücksichtigt worden, die — sofern ihre Reisekosten nicht durch die Krankenversicherung erstattet würden — weder hinsichtlich des zu nutzenden Beförderungsmittels noch des Festlandhafens einer Beschränkung unterlägen.

(410) *Zweitens* weist Corsica Ferries darauf hin, dass sich die französischen Behörden auf die geltenden Rechtsvorschriften gestützt hätten, um darzutun, dass die Nachfrage der medizinischen Fahrgäste zwischen den Häfen Marseille und Toulon nicht substituierbar sei. ([158]) Eine solche Schlussfolgerung sei jedoch offensichtlich unzutreffend.

(411) Corsica Ferries macht geltend, entgegen dem Vorbringen der französischen Behörden hänge die Erstattung der Beförderungskosten nicht von der Entfernung zwischen dem Ankunftshafen und dem Gesundheitszentrum ab.

(412) Corsica Ferries verweist auf Artikel L. 322-5 CSS, der Folgendes bestimmt: „die Beförderungskosten werden auf der Grundlage einer ärztlichen Verschreibung erstattet … In der ärztlichen Verschreibung muss angegeben werden, welches Beförderungsmittel für den Zustand des Patienten am besten geeignet ist und ob dieser Zustand mit einer kollektiven Beförderung, verstanden als die gemeinsame Beförderung von mindestens zwei Patienten, unvereinbar ist. Entsprechend der Verschreibung werden die Beförderungskosten auf der Grundlage der kostengünstigsten Beförderung unter Berücksichtigung der Beförderungsbedingungen und der Anzahl der beförderten Patienten gedeckt."

(413) Corsica Ferries ist ferner der Auffassung, dass die französischen Behörden Artikel R. 310-10-5 CSS falsch ausgelegt hätten (Erwägungsgrund 139). Zwar sehe diese Bestimmung die Erstattung der Reisekosten auf der Grundlage der Entfernung zwischen der Wohnung des Patienten und der vom Arzt verschriebenen Behandlungseinrichtung vor, doch gelte sie nur für bestimmte Arten von Reisen (nämlich für die in Artikel R. 322-10 Absatz 1 Buchstaben a bis f CSS genannten Reisen, wie in Erwägungsgrund 139 ausgeführt). Nach Ansicht von Corsica Ferries fallen darunter keine Reisen mit einem Linienschiff oder -flugzeug. Folglich umfasse Artikel R. 310-10-5 CSS weder Reisen mit einem Linienschiff oder -flugzeug noch die Frage der Entfernung zwischen dem Ankunftshafen oder -flughafen des Patienten und der Behandlungseinrichtung.

(414) Zwar könne das Beförderungsmittel (Flugzeug oder Schiff) ebenso wie der Ort der Behandlung selbst tatsächlich durch die ärztliche Verschreibung eingeschränkt werden, doch gebe es keine Beschränkung des Ankunftshafens oder -flughafens, wenn es sich um eine Beförderung mit Linienflugzeug oder -schiff handle, und der Ankunftshafen oder -flughafen werde auch nicht durch die ärztliche Verschreibung festgelegt.

(415) Die in Artikel L. 322-5 CSS aufgestellte Voraussetzung, wonach die Reisekosten auf der Grundlage der kostengünstigsten Beförderung erstattet werden, gelte dagegen für alle Reisen und Beförderungsmittel.

(416) Somit stünden nach Auffassung von Corsica Ferries selbst medizinische Fahrgäste, für die eine maritime Beförderung ärztlich verordnet wurde, vor der freien Wahl zwischen Toulon und Marseille; maßgeblich sei der Preis und nicht die Entfernung des Ankunftshafens von der Behandlungseinrichtung. Diese Schlussfolgerung werde auch durch die Angaben auf dem offiziellen Formular bestätigt, das der verschreibende Arzt für die Erstattung der Kosten der geplanten Beförderung ausfüllen müsse ([159]).

(417) Jedenfalls ist Corsica Ferries, wie in seiner Beschwerde dargelegt, der Ansicht, dass die Substituierbarkeit der Häfen Marseille und Toulon aus der Sicht der medizinischen Fahrgäste durch die Umstände nach dem Ausbruch von COVID-19 bestätigt werde; damals hätten die nationalen Behörden den Personenverkehr zwischen Korsika und dem Festland drastisch eingeschränkt, indem sie nur die Beförderung bestimmter Personen (Pflegepersonal, Militärpersonal, Feuerwehrleute und Techniker) erlaubten. Corsica Ferries behauptet, in diesem Zeitraum der einzige Betreiber gewesen zu sein, der zur Beförderung von Fahrgästen zwischen Toulon und Korsika berechtigt gewesen sei, da die Auftragnehmer Corsica Linea und La Méridionale beschlossen hätten, nur Seeverkehrsdienste für die Güterbeförderung zwischen Marseille und Korsika durchzuführen.

([158]) Einleitungsbeschluss, Erwägungsgrund 296.

([159]) In Anhang 6 seiner Stellungnahme legte Corsica Ferries ein Musterformular für die Beantragung einer Vorabgenehmigung für die Beförderung vor, die einer ärztlichen Verschreibung entspricht. Dieses Formular enthält eine Mitteilung, in der die verschreibenden Personen über die Regeln zur Deckung der Beförderungskosten informiert werden.

(418) *Drittens* führt Corsica Ferries aus, dass die Rechtsvorschriften über die Erstattung von Beförderungskosten, die aus medizinischen Gründen entstanden seien, die medizinischen Fahrgäste nicht zwingen würden, sich für eine Überfahrt zum Hafen von Marseille zu entscheiden; daher würden den Fahrgästen keine Nachteile entstehen, wenn sie zur Deckung ihrer medizinischen Bedürfnisse zum Hafen von Toulon anstatt zum Hafen von Marseille reisen würden. Corsica Ferries ist der Ansicht, dass es für medizinische Fahrgäste, die mit ihrem Fahrzeug reisen (und somit bereits eine zwölfstündige Schiffsüberfahrt hinter sich hätten) unerheblich sei, ob sie in Marseille oder Toulon ankommen, da diese beiden Städte nur 45 Autominuten voneinander entfernt seien.

5.1.2.1.2.1.2. Die Häfen von Ajaccio und Propriano sind aus Sicht der Fahrgäste substituierbar.

(419) Corsica Ferries ist der Ansicht, dass die Schlussfolgerung, dass die Häfen von Ajaccio und Propriano aus Sicht der Fahrgäste nicht austauschbar seien, aus drei Gründen mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet sei.

(420) *Erstens* betrage die Entfernung zwischen Ajaccio und Propriano nur 70 km, was bedeute, dass für Fahrgäste, die die Überfahrt mit ihrem Pkw machen (nach Angaben von Corsica Ferries sind dies 92 % der Fahrgäste), unabhängig davon, ob sie von den Häfen von Ajaccio oder Propriano aus reisen, kein signifikanter Unterschied bestehe.

(421) *Zweitens* macht Corsica Ferries in Bezug auf die Dauer der Fahrt geltend, es sei unzutreffend, davon auszugehen, dass eine Fahrtzeit von etwa einer Stunde einer Substituierbarkeit der beiden Häfen entgegenstehe.

(422) Corsica Ferries weist darauf hin, dass nach Auffassung der französischen Behörden die Häfen von Nizza und Toulon substituierbar seien (trotz einer Fahrtzeit von etwa 1 Stunde 30 Minuten), und ebenso die Häfen Marseille und Nizza (trotz einer Fahrtzeit von fast 2 Stunden 20 Minuten für Fahrgäste, die Gebietsfremde sind). Derselbe Grundsatz solle auch für die Entfernung zwischen Ajaccio und Propriano gelten.

(423) Corsica Ferries ist ferner der Ansicht, dass Ajaccio und Propriano ein gemeinsames Einzugsgebiet hätten; ein Beispiel seien die Einwohner von Grosseto-Prugna, für die Ajaccio 32 km (40 Minuten Fahrt) und Propriano 35 km (45 Minuten Fahrt) entfernt liege.

(424) Corsica Ferries verweist im Übrigen auf die Beschwerde, in der es ausgeführt habe, dass die Substituierbarkeit zwischen den Häfen von Ajaccio und Propriano durch die gemäß den Gemeinwohlaufträgen auferlegten Frequenzverpflichtungen bestätigt werde. Während die Auftragnehmer eine tägliche Strecke zwischen Marseille und Ajaccio bedienen müssten, müssten sie nur drei wöchentliche Hin- und Rückfahrten zwischen Marseille und Propriano durchführen. Nach Angaben von Corsica Ferries müssten die Fahrgäste, die gewöhnlich in Propriano einsteigen, daher an den Tagen, an denen im Hafen von Propriano keine Hin- und Rückfahrt angeboten wird, nach Ajaccio reisen.

(425) Corsica Ferries verweist *schließlich* auf die in der Beschwerde enthaltenen Informationen über das Bestehen von Präzedenzfällen, die auf die Substituierbarkeit der beiden Häfen hinweisen würden. Das Unternehmen hob in der Beschwerde hervor, dass die nationalen Behörden selbst die Substituierbarkeit der beiden Häfen im Rahmen des Gutachtens anerkannt hätten, das das Verwaltungsgericht Marseille in seiner Zwischenentscheidung Nr. 17MA01582-17MA01583 vom 12. Februar 2018 angeordnet habe, um die Höhe der Ausgleichszahlung zu bestimmen, die die CdC für den Schaden zu zahlen habe, der Corsica Ferries durch die rechtswidrige Beihilfe im Rahmen der Gemeinwohlaufträge 2007-2013 entstanden sei ([160]).

(426) In seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss wendet sich Corsica Ferries gegen den Standpunkt der Kommission, dass diese Präzedenzfälle nicht relevant seien, da sie sich nicht auf den vorliegenden Fall bezögen, und weist darauf hin, dass i) die Präzedenzfälle alle Seeverkehrsbindungen nach Korsika und ähnliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen betroffen hätten und ii) einen Zeitraum betroffen hätten, in dem der Markt für Seeverkehrsbindungen keine wesentlichen Änderungen erfahren habe, die diese Schlussfolgerungen in Frage stellen könnten.

([160]) Corsica Ferries weist darauf hin, dass der vom vorlegenden Gericht mit der Beurteilung des von Corsica Ferries erlittenen Schadens beauftragte Gerichtssachverständige zu dem Ergebnis gekommen sei, dass die Häfen von Ajaccio und Propriano substituierbar seien, und die betroffenen Parteien (d. h. CdC und Corsica Ferries) dies auch nicht bestritten hätten. Corsica Ferries fügt seiner Stellungnahme als Anhang 8 ein Schreiben des betreffenden Gerichtssachverständigen an Corsica Ferries bei, in dem dieses über den Stand der Ermittlungen des Sachverständigen informiert wird. In dem Schreiben werden die Parteien insbesondere auf die Punkte hingewiesen, auf die sie sich geeinigt haben, einschließlich der Substituierbarkeit der Häfen von Propriano und Ajaccio, und darauf, dass der Sachverständige erwartet, Daten über die täglichen zusätzlichen Dienstleistungen für die Jahre 2007-2009 (für den Hafen von Ajaccio) und 2007-2013 (für den Hafen von Propriano) zu erheben.

(427) Corsica Ferries weist darauf hin, dass die französischen Behörden im Rahmen der Gemeinwohlaufträge keine Analyse der Substituierbarkeit der korsischen Häfen vorgenommen hätten und dass die Beweislast daher bei Frankreich liege, um anhand objektiver und nachprüfbarer Daten nachzuweisen, dass Ajaccio und Propriano im Jahr 2023 nicht mehr substituierbar gewesen seien.

5.1.2.1.2.2. In Bezug auf die Ermittlung der quantitativen Passagiernachfrage

(428) Corsica Ferries bestreitet die Art und Weise, in der die französischen Behörden die Nachfrage der medizinischen Fahrgäste quantifiziert haben, und zwar aus zwei Gründen.

(429) *Erstens* ist Corsica Ferries der Auffassung, dass die Annahme Frankreichs hinsichtlich der Zahl der Begleitpersonen (die systematische Begleitung jedes medizinischen Fahrgastes unter 19 Jahren oder älter als 75 Jahre) nicht auf objektiven und überprüfbaren Daten beruhe. Corsica Ferries zufolge würde dies bedeuten, dass ein Drittel der Nachfrage von medizinischen Fahrgästen von Begleitpersonen und nicht von medizinischen Fahrgästen stammt.

(430) Diese Hypothese beruht vor allem auf einer Annahme, die nicht mit den Vorschriften über die Deckung von Reisen aus medizinischen Gründen durch die Krankenversicherung vereinbar ist. Artikel R. 322-10-7 CSS bestimmt: „Die Kosten für die öffentlichen Verkehrsmittel, die einer Person entstehen, die einen Versicherten oder Anspruchsberechtigten begleitet, sind gedeckt, wenn deren Zustand die Unterstützung eines Dritten erfordert oder wenn diese das sechzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben."

(431) *Zweitens* ist Corsica Ferries der Ansicht, dass der von den französischen Behörden verwendete Satz von 10 % für die Beförderung per Schiff angesichts der einzigen objektiven Daten, die die französischen Behörden auf der Grundlage der Stichprobe von 8 000 an die CPAM 2A gerichteten Anträgen auf vorherige Genehmigung vorgelegt hätten, erheblich überschätzt worden sei (Erwägungsgrund 158). Aus diesen Daten geht hervor, dass sich nur 4 % der Anträge auf den Seeverkehr beziehen. Daher müsse nach Angaben von Corsica Ferries die geschätzte Beförderungsnachfrage der medizinischen Fahrgäste um mehr als die Hälfte verringert werden, indem anstelle der von den französischen Behörden verwendeten 10 % ein Satz von 4 % angewandt werde.

5.1.2.1.3. In Bezug auf die Ermittlung des Nutzerbedarfs nach Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine bei Nichtvorliegen einer Alternative zum Hafen von Marseille

5.1.2.1.3.1. In Bezug auf die Ermittlung des qualitativen Nutzerbedarfs an Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine

(432) Corsica Ferries ist der Ansicht, dass die französischen Behörden einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hätten, als sie die Auffassung vertreten hätten, dass die Häfen von Toulon und Marseille nur teilweise substituierbar seien.

(433) In der Beschwerde vertrat Corsica Ferries die Auffassung, dass die Häfen Marseille und Toulon in Bezug auf die Beförderung der Fahrer vollkommen substituierbar seien. Für einen Fahrer, der mit einer Zugmaschine und einem Sattelanhänger fahre und dessen Logistikknotenpunkte in der Region Marseille oder im Korridor Rhône (Miramas, Salon, Avignon) lägen, sei es unerheblich, ob er nach Marseille oder Toulon reisen müsse, die 45 Minuten voneinander entfernt sind. Die Situation eines Fahrers, der mit einer Zugmaschine und einem Sattelanhänger fährt, ist daher identisch mit der eines mit einem Pkw reisenden Passagiers.

(434) Corsica Ferries hat in der Beschwerde auch angegeben, dass sie genauso viele Fahrer von Toulon aus transportiere wie Corsica Linea und La Méridionale von Marseille aus ([161]).

(435) In seiner Stellungnahme bestreitet Corsica Ferries insbesondere zwei im Einleitungsbeschluss erörterte Punkte: das Risiko einer Kapazitätsüberlastung im Hafen von Toulon; die fehlende Substituierbarkeit, die bei der Nutzerkonsultation aufgedeckt wurde.

5.1.2.1.3.1.1. Keine Gefahr einer Überlastung der Beförderungskapazität von Fracht mit Zugmaschine im Hafen von Toulon

(436) Dazu trägt Corsica Ferries zwei Rügen vor.

([161]) Corsica Ferries gibt beispielsweise an, im Jahr 2020 5 947 Fahrer (4 984 im Jahr 2021) zwischen Toulon und Ajaccio befördert zu haben, gegenüber 5 232 zwischen Marseille und Ajaccio (6 973 im Jahr 2021).

(437) Zunächst stehe die angebliche Überlastung der Kapazität des Hafens von Toulon im Widerspruch zu der in der Vergangenheit beobachteten tatsächlichen Kapazität des Hafens. Corsica Ferries berichtet, dass der Hafen von Toulon zwischen 2013 und 2015 50 % mehr Fracht umgeschlagen habe als heute. Darüber hinaus hätten die Streiks, die sich im Juni 2019 und im Januar 2020 auf den Hafen Marseille auswirkten, in diesen beiden Monaten zu einem starken Anstieg des Güterverkehrs im Hafen von Toulon geführt, ohne dass es zu einer Überlastung gekommen sei.

(438) Zweitens bestreitet die Hafenbehörde von Toulon insbesondere die angebliche Überlastung des Hafens. Corsica Ferries gibt an, die Var CCI um Informationen über die tatsächliche Kapazität des Hafens von Toulon in Bezug auf die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine ersucht zu haben. Corsica Ferries zufolge gab der Hafen von Toulon in seiner Erwiderung an, dass er über Kapazitäten an drei seiner Terminals verfüge, wobei er von einer konstanten Versorgung von Corsica Ferries ausging ([162]). Darüber hinaus bestätigte die Var CCI nach Angaben von Corsica Ferries, dass Toulon-Port de Commerce im Jahr 2014 bis zu 42 008 Anhänger zum Be- und Entladen abgefertigt habe, was 600 000 Lfm. entspreche ([163]). Angesichts der Tatsache, dass im Jahr 2022 im Hafen von Toulon 320 000 Lfm. umgeschlagen wurden, schätzt Corsica Ferries, dass der Hafen in der Lage sei, fast 280 000 zusätzliche Lfm. aus ganz Frankreich aufzunehmen ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. Die Nutzerkonsultation reicht nicht aus, um die Nachfrage nach Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine zu ermitteln, wo keine Alternative zum Hafen von Marseille besteht.

(439) Corsica Ferries weist darauf hin, dass nach Angaben der französischen Behörden aus der Nutzerkonsultation hervorgehe, dass die Spediteure im Hinblick auf Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine bei der Planung der Fahrten keine alternative Strecke in Betracht gezogen hätten. Corsica Ferries nimmt zu diesem Vorbringen wie folgt Stellung.

(440) Erstens handele es sich nach Ansicht von Corsica Ferries um eine allgemeine und unsubstantiierte Behauptung, die sich auf die Aussagen einiger Teilnehmer einer Stichprobe von unsicherer statistischer Repräsentativität stütze.

(441) Zweitens macht Corsica Ferries geltend, dass sich die konsultierten Spediteure als Anteilseigner von Corsica Linea in einem Interessenkonflikt befänden (Erwägungsgrund 394). Diese Situation wirke sich auf die Prüfung der Substituierbarkeit der Häfen von Toulon und Marseille aus, da die Nutzer der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine nicht als rationale Wirtschaftsbeteiligte aufträten, deren Entscheidung sich an einem Vergleich der Angebote orientiere. Vielmehr entschieden sie auf Grundlage ihres Interesses als Anteilseigner an Corsica Linea, weshalb sie nicht einmal eine Alternative in Betracht zögen.

(442) Corsica Ferries bestreitet außerdem, dass die Nähe des Hafens von Marseille einer der Hauptgründe der Spediteure für die Wahl dieses Hafens und nicht des Hafens von Toulon sei. Corsica Ferries ist der Ansicht, dass die französischen Behörden nichts vorgetragen hätten, um ihre Behauptung zu untermauern, dass die Logistikstützpunkte der Spediteure und Kunden der Seeverbindungen nach Korsika geografisch näher an Marseille als an Toulon lägen. Für einen erheblichen Teil der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine sei der Hafen von Toulon genutzt worden, bevor diese Transporte mit dem Markteintritt von Corsica Linea im Jahr 2016 zum Hafen von Marseille umgeleitet worden seien. Laut Corsica Ferries könne der Einzugsbereich des Hafens von Toulon in Anbetracht seiner Lage und seiner Nähe zum Autobahnnetz nicht allein auf das Département Var reduziert werden, da in diesem Hafen die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine aus der gesamten Region und aus dem Rhonetal abgefertigt würde.

([162]) In ihrer Antwort an Corsica Ferries (vorgelegt als Anhang 10 der Stellungnahme von Corsica Ferries) erläutert die Var CCI, dass das Terminal Toulon Côte-d'Azur im Winter bis zu 80 Anhänger und im Sommer etwa 20 Anhänger aufnehmen könne; 120 Anhänger am Terminal Brégaillon-Süd (aber nur für Ro-Ro-Schiffe); das Kreuzfahrtterminal Seyne-sur-Mer hat dagegen keinen Ro-Ro-Kai. Letzteres würde Verbesserungen (Bau eines Ro-Ro-Kai oder Hinzufügen eines schwimmenden Pontons) erfordern, damit bis zu 50 Anhänger untergebracht werden können.

([163]) In ihrer Antwort auf Corsica Ferries führt Var CCI aus, dass „im Terminal [Toulon-Port de Commerce] die Höchstzahl der Anhänger in den letzten 15 Jahren mit 42 008 be- und entladenen Anhängern im Jahr 2014 erreicht wurde. Da die Ströme ausgeglichen sind, entspricht dies ca. 21 000 Anhängern pro Jahr."

([164]) Auf das Ersuchen von Corsica Ferries um Bestätigung, dass sich das Einzugsgebiet des Hafens von Toulon (hinsichtlich seiner Zugänglichkeit und seiner Lage) nicht auf das Hinterland von Toulon oder das Departement Var beschränkt, sondern auf alle anderen benachbarten Departements ausgedehnt wurde (Anhang 9 der Stellungnahme von Corsica Ferries), erklärte die Var CCI, dass „der Hafen von Toulon über die Autobahnen A50, A57 und A570 zugänglich ist, die Verbindungen von Osten nach Westen und von Norden nach Süden bieten. … Der Hafen wickelt nun Frachtgüter aus der südlichen Region und ganz allgemein aus dem französischen Hoheitsgebiet ab. …" (Anhang 10 der Stellungnahme von Corsica Ferries).

(443) Schließlich sei selbst bei Berücksichtigung der Tatsache, dass einigen Verkehrsunternehmern aufgrund der größeren Entfernung zwischen ihrem Standort und dem Hafen von Toulon zusätzliche Kosten für den Straßentransport entstehen, dieses Kriterium allein nicht maßgeblich: Corsica Ferries vertritt die Auffassung, dass die Gesamtkosten des Transports zur Endbestimmung (d. h. die Kosten für den Straßentransport und für den Seetransport) das wichtigste Kriterium seien. Corsica Ferries ficht jedenfalls die Mehrkosten in Höhe von 17 % der Gesamtkosten der Fahrt an, die es als zu hoch ansieht. Aus einer von Corsica Ferries vorgelegten neuen Studie von BRG (im Folgenden „**BRG-2-Studie**"), gehe hervor, dass die Mehrkosten 5-6 % der Gesamtgestehungskosten des Verkehrsunternehmens nicht überstiegen, was wiederum durch die niedrigeren Preise der Dienstleistungen im Bereich der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine im Hafen von Toulon im Vergleich zu Marseille ausgeglichen werde ([165]).

5.1.2.1.3.2. In Bezug auf die Ermittlung der quantitativen Nutzernachfrage nach Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine, wenn es keine Alternative zum Hafen von Marseille gibt

5.1.2.1.3.2.1. Inkonsistenz der geschätzten quantitativen Nachfrage nach Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine, wenn es keine Alternative zum Hafen von Marseille gibt

(444) Corsica Ferries teilt die Zweifel der Kommission hinsichtlich der Quantifizierung der eigenen Nachfrage nach Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine im Hafen von Marseille, die auf 80 % der historischen Nachfrage nach Gütertransporten per Lkw-Frachtfähren zwischen Marseille und Korsika geschätzt wird, und weist darauf hin, dass diese Quote nicht auf objektiven und überprüfbaren Daten beruhe.

(445) Darüber hinaus weist Corsica Ferries darauf hin, dass die französischen Behörden bei dem im Oktober 2020 durchgeführten vorherigen Markttest zu genau entgegengesetzten Ergebnissen gekommen seien, nämlich i) zu einer Substituierbarkeitsquote von 80 % für die Nachfrage nach Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine zwischen Toulon und Marseille und ii) zu einer Quote von 20 % für die Nachfrage nach nicht substituierbarem Gütertransport ([166]). Ein solch erheblicher Unterschied zwischen den früheren Gemeinwohlaufträgen und den Gemeinwohlaufträgen wirft nach Ansicht von Corsica Ferries Zweifel an der Richtigkeit der Schätzungen der französischen Behörden auf, zumal sich der Markt zwischen den beiden Zeiträumen nicht wesentlich verändert habe.

5.1.2.1.3.2.2. Fehler bei der Quantifizierung der Nachfrage nach der Beförderung von Fahrern, die eine Fracht mit Zugmaschine begleiten

(446) Corsica Ferries ficht die von den französischen Behörden angewandte Methode zur Schätzung der Zahl der Fahrer an, die auf dem einfachen Verhältnis von Fahrer/Lfm. der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine basiere, das auf die Gesamtnachfrage nach Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine im Jahr 2030 angewendet werde. Dazu trägt Corsica Ferries vier Rügen vor.

(447) *Erstens* habe Frankreich Corsica Ferries zufolge nicht den Unterschied innerhalb der Kategorie Beförderung von Fracht mit Zugmaschine zwischen begleiteter und unbegleiteter Fracht mit Zugmaschine berücksichtigt. Der angebliche Bedarf an einer öffentlichen Dienstleistung für Fahrer beruhe somit auf einer ungerechtfertigten Annahme. Corsica Ferries verweist in diesem Zusammenhang auf die der Beschwerde beigefügte BRG-1-Studie.

([165]) Corsica Ferries legt in Anlage 2 seiner Stellungnahme die im Auftrag von Corsica Ferries durchgeführte BRG-2-Studie zur Bewertung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen für Seeverkehrsverbindungen nach Korsika durch die CdC vom 21. April 2024 vor. Die zusätzlichen Kosten für den Straßentransport werden für eine durchschnittliche Fahrt von den Logistikgebieten in der Region PACA zum Hafen von Marseille für einen Lkw von 12 Lfm. geschätzt, wobei ein angenommener Tagessatz von 191 EUR und die von der französischen Beobachtungsstelle für den Straßengüterverkehr (Comité national routier) für die Kategorie „regional betriebenes Sattelkraftfahrzeug — Diesel" angegebenen Stunden-, Kilometer- und Tageskosten zugrunde gelegt werden. In Bezug auf die Preise für den Seeverkehr wird in der Studie ein Tarif von 32,4 EUR/Lfm. zugrunde gelegt, der im Jahr 2023 im Durchschnitt in Toulon verzeichnet wurde, gegenüber 42,5 EUR/Lfm. im Hafen von Marseille (was dem Höchsttarif entspricht, der durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 für die Strecken zwischen Marseille und Korsika festgelegt wurde).

([166]) Corsica Ferries legt als Anlage 11 seiner Stellungnahme ein analytisches Memo über den Markt für den Seeverkehr zwischen Korsika und dem französischen Festland vor, das dem Beschluss Nr. 20/166 der korsischen Territorialversammlung vom 5. November 2020 zur Genehmigung der Nutzung von Gemeinwohlaufträgen für den Zeitraum 2021-2022 beigefügt ist. Das betreffende Memo wurde von Gecodia nach dem Muster des Gecodia-Berichts erstellt. In dem Memo wurde die Substituierbarkeit der Häfen Toulon, Marseille und Nizza im Hinblick auf die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine nach/von Korsika unter dem Gesichtspunkt der Nachfrage anhand zweier Kriterien (der Fähigkeit der Häfen, den betreffenden Verkehr aufzunehmen, und der zusätzlichen Kosten für die Durchfahrt durch den einen oder anderen Hafen) bewertet. Auf Seite 36 des Memos kommt Gecodia zu folgendem Schluss: „jeder Bedarf an Dienstleistungen im öffentlichen Interesse wird für [Fracht mit Zugmaschine] wie folgt berechnet: Zwar sind 20 % der Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine im Hafen von Marseille strukturell mit diesem Hafen verbunden, doch schließt dies nicht aus, dass für dieses Marktsegment eine teilweise Substituierbarkeit zwischen den Festlandhäfen festgestellt werden kann, sofern entsprechende Nachweise erbracht werden, insbesondere durch eine umfassendere öffentliche Konsultation der Verlader und Verkehrsunternehmer. Der übrige Verkehr aggregiert sich in den Häfen von Marseille und Toulon."

(448) In der BRG-1-Studie werde die Auffassung vertreten, dass eine Unterscheidung in Bezug auf Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine getroffen werden sollte, da sie entweder begleitet (d. h. der Fahrer geht mit seinem Lkw an Bord des Schiffes) oder unbegleitet sein könnten (d. h. der Fahrer lädt den Lkw auf das Schiff und ein anderer Fahrer holt den Lkw im Ankunftshafen ab). Mit anderen Worten beinhalteten begleitete Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine im Gegensatz zu unbegleiteten Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine die Seebeförderung der Fahrer. Der BRG-1-Studie zufolge rühre die Nachfrage nach unbegleiteten Gütertransporten von festen Kunden her, die einen erheblichen Bedarf hätten und über eine strukturierte Logistik verfügten, die es ihnen ermögliche, die Fahrer, die die Lkws an Bord der Schiffe lassen, zurückzuholen und/oder die Fahrer zu befördern, die die Lkw bei der Ankunft der Schiffe abholen müssen. Umgekehrt rühre die Nachfrage nach begleiteten Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine von Kunden mit einem punktuelleren Bedarf her.

(449) Laut der BRG-1-Studie brächten es diese Unterschiede bei den Kundenprofilen und beim Bedarf mit sich, dass die beiden Ströme im Hinblick auf die Nachfrage getrennt analysiert werden müssten. Begleitete Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine könnten ohne Weiteres von einem Hafen zu einem anderen verlagert werden; mit anderen Worten seien die Häfen von Marseille und Toulon aus Sicht der Nutzer für die Abwicklung dieser Transporte vollkommen austauschbar, was auf unbegleitete Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine nicht zutreffe ([167]).

(450) Die französischen Behörden hätten jedoch keine solche Unterscheidung getroffen. Laut der BRG-1-Studie habe Frankreich eine allgemeine Analyse der geografischen Substituierbarkeit der Festlandhäfen in Bezug auf die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine durchgeführt. Daher sei der Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen für die Beförderung von Fahrern nicht auf der Grundlage einer spezifischen Substitutionsanalyse für die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine bewertet worden.

(451) *Zweitens* hätten die französischen Behörden Corsica Ferries zufolge durch die Anwendung des Verhältnisses zwischen Fahrer und Lfm. der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine auf die für 2030 geschätzte Nachfrage, d. h. für das Jahr, in dem die Nachfrage Schätzungen zufolge am höchsten sei, zwangsläufig die tatsächliche Nachfrage nach Fahrerbeförderung in den vorhergehenden Jahren zu hoch veranschlagt.

(452) *Drittens* stimme Corsica Ferries zufolge das Verhältnis Fahrer/Lfm. der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine nicht. Corsica Ferries verweist in diesem Zusammenhang auf die BRG-2-Studie, aus der hervorgehe, dass die französischen Behörden entgegen den Feststellungen in Erwägungsgrund 115 des Einleitungsbeschlusses diesem Verhältnis nicht den für den Zeitraum 2018-2021 verzeichneten Durchschnittswert zugrunde gelegt hätten. Das von den französischen Behörden herangezogene Verhältnis sei deutlich höher als das, das aus den historischen Daten hervorgehe ([168]), was dazu führe, dass der angebliche die Fahrer betreffende Bedarf auf der Strecke zwischen Marseille und Ajaccio um rund 11 % und auf der Strecke zwischen Marseille und Bastia um 7 % zu hoch veranschlagt worden sei.

(453) *Viertens* hätten die französischen Behörden einen methodischen Fehler begangen, indem sie für alle von den Gemeinwohlaufträgen abgedeckten Strecken eine einheitliche Wachstumsrate von 2,3 % pro Jahr angewandt hätten, während der Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen für jede einzelne Strecke nach Maßgabe ihrer spezifischen Besonderheiten hätte analysiert werden müssen.

(454) Corsica Ferries weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine auf den Strecken Marseille-Ajaccio und Marseille-Bastia gemäß der Tabelle 16 des Einleitungsbeschlusses zwischen 2018 und 2023 stetig zurückgegangen sei und auf den Strecken zwischen Marseille und den anderen drei korsischen Häfen zwischen 2018 und 2023 stagniert habe. Allgemeiner formuliert zeigten die offiziellen Daten über die Ströme zwischen Korsika und dem französischen Festland (alle Häfen zusammengenommen) eine allgemeine Stagnation der Gütertransporte seit 2010. Die Quote von 2,3 % basiere daher nicht auf den jüngsten objektiven Daten, was zu einer Überschätzung des Fahrerbeförderungsbedarfs um fast 22 % führe.

([167]) In der BRG-1-Studie wird darauf hingewiesen, dass unbegleitete Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine mit erheblichen logistischen Zwängen für den Verkehrsunternehmer verbunden sind, da er ein zusätzliches Fahrzeug/Lkw bereitstellen muss, um den Fahrer zu befördern, der den Lkw an Bord des Schiffes verlässt bzw. den Lkw dort abholt. Daher könne diese Art von Beförderung von Fracht mit Zugmaschine nicht ohne Weiteres von einem Hafen zu einen anderen verlagert werden, im Gegensatz zur begleiteten Beförderung von Fracht mit Zugmaschine, die keinen solchen Zwängen unterlägen.

([168]) In der BRG-2-Studie wird auf der Grundlage der im Einleitungsbeschluss enthaltenen Tabellen 16 und 17 davon ausgegangen, dass das durchschnittliche Verhältnis Fahrer/Lfm. der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine im Zeitraum 2018-2020 für die Strecke zwischen Marseille und Ajaccio 0,054 (gegenüber dem von den französischen Behörden verwendeten Wert 0,060), für die Strecke zwischen Marseille und Bastia 0,056 (gegenüber dem von den französischen Behörden verwendeten Wert 0,060), für die Strecke zwischen Marseille und Porto-Vecchio 0,065 (gegenüber dem von den französischen Behörden verwendeten Wert 0,070), für die Strecke zwischen Marseille und Propriano 0,082 (gegenüber dem von den französischen Behörden verwendeten Wert 0,1) und für die Strecke zwischen Marseille und L'Île-Rousse 0,081 (gegenüber dem von den französischen Behörden verwendeten Wert 0,080) beträgt.

5.1.2.2. Zur Analyse des Marktversagens

(455) Corsica Ferries ist der Auffassung, dass die französischen Behörden bei der Prüfung des Marktversagens, das den Abschluss der Gemeinwohlaufträge rechtfertigt, einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hätten. Das Unternehmen führt dafür vier Gründe an.

(456) *Erstens* weist Corsica Ferries allgemein darauf hin, dass die Ermittlung eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen die vorherige Erstellung eines kontrafaktischen Szenarios erfordere, um den Umfang des zu erwartenden privaten Angebots zu analysieren und dann zu bestimmen, ob dieses Angebot ausreichen würde, um die Nachfrage zu decken. Corsica Ferries zufolge sei das private Angebot in einem kontrafaktischen Szenario nicht auf das vorher auf dem Markt beobachtete Angebot beschränkt, sondern müsse dynamisch bewertet werden, indem vorausberechnet werde, wie das private Angebot ohne einen Gemeinwohlauftrag aussehen würde.

(457) Corsica Ferries weist ferner darauf hin, dass das kontrafaktische Szenario transparent und objektiv sein und auf glaubwürdigen Annahmen beruhen müsse. Diesbezüglich liege die Beweislast bei den Behörden, die hinreichend überzeugende und plausible Beweise vorlegen müssten.

(458) Corsica Ferries zufolge sei die Kommission demgemäß verpflichtet, eine sorgfältige und unparteiische Prüfung der von den Behörden vorgelegten Informationen vorzunehmen, die eine gründliche und sorgfältige Analyse dieser Informationen beinhalte ([169]). Die Überprüfung durch die Kommission könne und müsse eine vorausschauende Analyse umfassen, wenn die Umstände des Falles dies erforderten ([170]).

(459) Corsica Ferries vertritt die Auffassung, dass die französischen Behörden im vorliegenden Fall kein kontrafaktisches Szenario erstellt hätten und dass die Kommission die Robustheit, Plausibilität und Hinlänglichkeit der in Bezug auf das private Angebot, dass sich ohne Gemeinwohlaufträge ergeben würde, bereitgestellten Informationen nicht wie erforderlich vollständig überprüft habe.

(460) *Zweitens* ist Corsica Ferries der Ansicht, dass die im Rahmen der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen vorgelegten Fragebogen verzerrt gewesen seien.

(461) Zunächst seien die Wirtschaftsbeteiligten in den Fragebogen lediglich aufgefordert worden, zu beschreiben, wie die Seeverkehrsdienste, die sie anboten oder anbieten wollten, den Anforderungen in Bezug auf die territoriale Kontinuität Korsikas gerecht werden könnten, ohne dass die betreffenden Anforderungen jemals definiert worden seien.

(462) Corsica Ferries weist außerdem darauf hin, dass ein Interessenkonflikt vorliege, der die im Rahmen der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen für den Gütertransport abgegebenen Antworten verzerre. Corsica Linea habe an der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen teilgenommen, obwohl ihre Anteilseigner, bei denen es sich um die wichtigsten Kunden der Seeverkehrsdienste Korsikas handle, ein Interesse an der Aufrechterhaltung der subventionierten öffentlichen Dienstleistung hätten (Erwägungsgrund 394). In diesem Zusammenhang weist Corsica Ferries darauf hin, dass es einer Person, die einem Interessenkonflikt unterliegt, nach den Artikeln 101 und 102 AEUV und Artikel 14 der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([171]) über Dienstleistungen im Binnenmarkt verboten sei, am Beschlussfassungsverfahren der Verwaltung mitzuwirken oder in es einzugreifen.

([169]) Corsica Ferries verweist auf die Urteile vom 18. Januar 2017 in der Rechtssache T-92/11 RENV, Andersen/Kommission, ECLI:EU:T:2017:14, Rn. 57, vom 22. Oktober 2008 in den verbundenen Rechtssachen T-309/04, T-317/04, T-329/04 und T-336/04, TV2/Dänemark u. a./Kommission, ECLI:EU:T:2008:457, Rn. 183, und vom 3. Dezember 2014 in der Rechtssache T-57/11, Castelnou Energía/Kommission, ECLI:EU:T:2014:1021, Rn. 136.

([170]) Urteil vom 3. Dezember 2014 in der Rechtssache T-57/11, Castelnou Energia/Kommission, ECLI:EU:T:2014:1021, Rn. 34.

([171]) Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (ABl. L 376 vom 27.12.2006, S. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Insbesondere heißt es in Artikel 14: „Die Mitgliedstaaten dürfen die Aufnahme oder Ausübung einer Dienstleistungstätigkeit in ihrem Hoheitsgebiet nicht von einer der folgenden Anforderungen abhängig machen: ... der direkten oder indirekten Beteiligung von konkurrierenden Marktteilnehmern, einschließlich in Beratungsgremien, an der Erteilung von Genehmigungen oder dem Erlass anderer Entscheidungen der zuständigen Behörden, mit Ausnahme der Berufsverbände und -vereinigungen oder anderen Berufsorganisationen, die als zuständige Behörde fungieren; dieses Verbot gilt weder für die Anhörung von Organisationen wie Handelskammern oder Sozialpartnern zu Fragen, die nicht einzelne Genehmigungsanträge betreffen, noch für die Anhörung der Öffentlichkeit."

(463) Corsica Ferries vertritt die Auffassung, dass die Beweislast hierfür analog zu den Vorschriften über die Vergabe öffentlicher Aufträge ([172]) bei den französischen Behörden liege, die sich aktiv für die Vermeidung und Aufdeckung von Interessenkonflikten in allen Verwaltungsverfahren, einschließlich Beratungsverfahren, einsetzen müssten. Um das Bestehen eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen nachzuweisen, hätte sich Frankreich daher auf hinreichend plausible und überprüfbare objektive Informationen stützen und jeglichen Eingriff von Wirtschaftsbeteiligten, die sich in einem Interessenkonflikt befinden, verhindern müssen.

(464) *Drittens* vertritt Corsica Ferries die Auffassung, dass die von Corsica Linea und La Méridionale im Rahmen der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen gegebenen Antworten grundsätzlich nicht glaubwürdig seien. Es sei unsinnig, davon auszugehen, dass diese beiden Gesellschaften einfach alle Seeverkehrsverbindungen nach Korsika einstellen würden, wenn es die Gemeinwohlaufträge nicht gäbe. Das Unternehmen verweist insbesondere auf die Stellungnahme der Wettbewerbsbehörde ([173]) und hebt hervor, dass Corsica Linea und La Méridionale über eine Flotte von neun bzw. vier Schiffen verfügten und mehr als 1 100 bzw. 600 Arbeitnehmer beschäftigten.

(465) Eine solche Einstellung der Tätigkeit sei umso weniger plausibel, als die Auftragnehmer bereits eine kommerzielle Dienstleistung anböten, die nicht im Rahmen der Gemeinwohlaufträge erbracht werde. Corsica Ferries führt die Beispiele Corsica Linea ([174]) und La Méridionale ([175]) an. Das Unternehmen weist auch auf die Beweise hin, die der Kommission im Rahmen der Beschwerde vorgelegt worden seien, insbesondere auf die BRG-1-Studie. In der Studie sei darauf hingewiesen worden, dass Corsica Linea im Juni 2022 einen Verkehrsplan vorgelegt hatte, in dem sie ihre Absicht bekundete, im Jahr 2023 im Rahmen der Regelung für Gemeinwohlverpflichtung eine Reihe von Überfahrten vom Hafen von Marseille nach Propriano ([176]), Ajaccio ([177]) und L'Île-Rousse ([178]) durchzuführen. Diese im Sommer 2022 angekündigte Absicht zeige, dass Frankreich mit der Annahme falsch liegt, dass ohne einen Gemeinwohlauftrag keine private Kapazität von Marseille angeboten worden wäre.

(466) Corsica Ferries vertritt ferner die Auffassung, dass die Tatsache, dass die Antworten der Auftragnehmer im Rahmen der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen identisch seien, i) den Interessenkonflikt belege, dem sie unterlägen, da beide ein klares Interesse daran hätten, das künftige private Angebot zu verringern, um die Fortführung des subventionierten Systems der Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sicherzustellen, und ii) Bedenken hinsichtlich einer Absprache zwischen diesen beiden Gesellschaften vor der Übermittlung ihrer Antworten im Rahmen der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen aufwerfe.

(467) Schließlich weist Corsica Ferries darauf hin, dass es inkohärent sei, wenn die Kommission allgemeine und unbegründete Erklärungen von Seeverkehrsbetreibern als unzureichend erachtet, um bestimmte Schlussfolgerungen zu rechtfertigen (z. B. hinsichtlich der von der Kommission in Erwägungsgrund 311 des Einleitungsbeschlusses infrage gestellten geschätzten Menge der von Corsica Linea im Hafen von Marseille durchgeführten eigenen Beförderung von Fracht mit Zugmaschine), aber als ausreichend, wenn es um die Bewertung des voraussichtlichen privaten Angebots gehe.

([172]) Corsica Ferries verweist auf das Urteil des Gerichtshofs vom 12. März 2015 in der Rechtssache C-538/13, eVigilo Ltd/Litauen, ECLI:EU:C:2015:166, Rn. 33-43 und 47.

([173]) Corsica Ferries betont, dass die Wettbewerbsbehörde in Randnummer 369 ihrer Stellungnahme festgestellt habe, dass „… man nur schwer glauben kann, dass die derzeit mit der öffentlichen Dienstleistung betrauten Schifffahrtsunternehmen Corsica Linea und La Méridionale nicht imstande wären, mit den ihnen zur Verfügung stehenden analytischen Buchhaltungsinstrumenten ihrer Kosten im Rahmen des Gemeinwohlauftrags zu bewerten, um eine objektive Schätzung der Kapazität zu unterbreiten, die sie anbieten könnten, wenn sie dieselben Strecken im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung bzw. nicht im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betreiben würden".

([174]) Corsica Ferries legt ein Schreiben des korsischen Verkehrsamts vom 31. Juli 2023 (Anlage 12 zu seiner Stellungnahme) vor, in dem die Durchführung von 41 Überfahrten für die Personenbeförderung ohne Gemeinwohlauftrag auf der Strecke Marseille-Propriano und von 28 Überfahrten ohne Gemeinwohlauftrag auf den Strecken Marseille-Ajaccio (12 Überfahrten) und Marseille-L'Île-Rousse (16 Überfahrten) im Sommer 2023 bestätigt wird. Corsica Ferries gibt an, dass Corsica Linea im Jahr 2024 nicht weniger als 114 Überfahrten unabhängig von den Gemeinwohlaufträgen durchgeführt habe.

([175]) Corsica Ferries zufolge habe La Méridionale beschlossen, ab April 2024 pro Woche drei Nachtverbindungen zwischen Toulon und L'Île-Rousse anzubieten. La Méridionale habe ebenfalls seine Dienste unabhängig von den Gemeinwohlaufträgen erweitert, indem sie zwölf zusätzliche Überfahrten zwischen Marseille und Ajaccio im Juli und August 2024 geplant habe.

([176]) 19 Hin- und Rückfahrten.

([177]) Fünf Hin- und Rückfahrten.

([178]) Zehn Hin- und Rückfahrten.

(468) *Schließlich* ficht Corsica Ferries die Behauptung der Kommission in Erwägungsgrund 326 des Einleitungsbeschlusses in Bezug auf die Seeverkehrsdienste an, die Corsica Linea und La Méridionale unabhängig von den Gemeinwohlaufträgen erbringen ([179]). Corsica Ferries vertritt die Auffassung, dass die im Wege der Rechtsprechung auferlegte Verpflichtung, ein plausibles kontrafaktisches Szenario vorzulegen, nicht bedeute, dass nur das potenzielle private Angebot, das die Bedingungen der Gemeinwohlaufträge erfüllt, zu berücksichtigen sei. Vielmehr beinhalte die Verpflichtung zur Vorlage eines plausiblen kontrafaktischen Szenarios die Analyse des gesamten privaten Angebots, das nach vernünftigem Ermessen ohne die Gemeinwohlaufträge angeboten würde, um es dann mit der geschätzten Nachfrage zu vergleichen.

5.1.2.3. Zur Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Gemeinwohlaufträge

(469) Corsica Ferries teilt die vorläufige Auffassung der Kommission, dass die in den Gemeinwohlaufträgen festgelegte Mindestkapazität in einem Missverhältnis zum Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zu stehen scheint (Erwägungsgrund 331).

(470) Corsica Ferries verweist auf den Inhalt der Beschwerde zu diesem Punkt. In der Beschwerde wurde darauf hingewiesen, dass die verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten gegen die Kabotageverordnung verstießen und keinem Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen nachkämen. Die Verordnung verbiete es den Mitgliedstaaten, den Geltungsbereich des Gemeinwohlauftrags nach eigenem Ermessen und ohne Rechtfertigung zu ändern. Im vorliegenden Fall sei Frankreich jedoch nicht in der Lage gewesen, einen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen festzustellen, da es i) weder den Zeitraum, in dem diese verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten durchzuführen wären, ii) noch die genaue Zahl der durchzuführenden zusätzlichen Hin- und Rückfahrten (wobei diese Hin- und Rückfahrten optional waren) angegeben habe.

(471) Außerdem wies Corsica Ferries in der Beschwerde darauf hin, dass die planmäßigen Hin- und Rückfahrten auf jeder der fünf von den streitigen Maßnahmen betroffenen Strecken weitgehend ausreichten, um den von Frankreich für den Zeitraum 2023-2030 geschätzten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zu decken, weshalb die verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten überflüssig zu sein schienen. Corsica Ferries fügte hinzu, dass Corsica Linea und La Méridionale in ihren bei den korsischen Behörden eingereichten Angeboten bereits selbst die Tage angegeben hätten, an denen für die gesamte Dauer der Gemeinwohlaufträge verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten durchgeführt würden, sodass diese Hin- und Rückfahrten keinem von Frankreich zuvor festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen nachgekommen wären. Darüber hinaus würden diese Überfahrten ausschließlich während der Sommerzeit erfolgen und in erster Linie an Wochenenden angeboten werden, d. h. für Touristen (da Lkw-Fahrer dem Sonntagsfahrverbot unterlägen).

(472) Schließlich äußerte Corsica Ferries in der Beschwerde Zweifel daran, ob die Auftragnehmer in der Lage seien, die in den Gemeinwohlaufträgen enthaltenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erfüllen. In seiner E-Mail vom 13. Oktober 2023 führt Corsica Ferries aus, dass Corsica Linea für die Durchführung der Überfahrten im Juli und August 2023 ein im Besitz von La Méridionale befindliches Schiff, die Kalliste, gechartert habe, das La Méridionale jedoch dem korsischen Verkehrsamt auf dessen Anfrage für zusätzliche Hin- und Rückfahrten im Rahmen der Gemeinwohlaufträge für Seeverkehrsverbindungen nach Porto-Vecchio und Bastia hätte zur Verfügung stellen müssen. Ohne dieses Schiff wäre La Méridionale jedoch nicht in der Lage gewesen, den vertraglichen Vorschriften des korsischen Verkehrsamts nachzukommen, wenn diese zusätzlichen Überfahrten zwischen Juli und August 2023 erforderlich geworden wären.

(473) In seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss vertritt Corsica Ferries allerdings die Auffassung, dass die Kommission in diesem Beschluss nicht alle Schlussfolgerungen aus ihren eigenen Feststellungen gezogen habe.

(474) *Erstens* sei die vorgeschriebene Mindestkapazität für den Güter- und Personenverkehr auf der Grundlage der geschätzten maximalen Spitzennachfrage bis 2030 derart festgelegt worden, dass die Kapazität bis 2023 die für 2030 prognostizierte Nachfrage decken soll. Die Kapazität scheine daher in einem Missverhältnis zu dem für die Jahre vor 2030 ermittelten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zu stehen. Corsica Ferries zufolge hätte die Mindestkapazität des Gemeinwohlauftrags so festgelegt werden müssen, dass die geschätzte durchschnittliche Nachfrage zwischen 2023 und 2030 gedeckt wird.

([179]) Zur Erinnerung: In Erwägungsgrund 326 des Einleitungsbeschlusses heißt es: „Darüber hinaus stellt der bloße Umstand, dass einer der Auftragnehmer, Corsica Linea, zwischen Juli und September 2023 außerhalb des Rahmens der Gemeinwohlaufträge kommerzielle Nebendienstleistungen angeboten hat (Erwägungsgrund 205), keinen Beweis dafür dar, dass dieser Wirtschaftsbeteiligte offensichtlich kommerzielle Dienstleistungen zu denselben Bedingungen, wie sie von den französischen Behörden im Rahmen der Gemeinwohlaufträge auferlegt werden, erbracht hätte, wenn es diese Aufträge nicht gegeben hätte, oder dass diese Dienstleistungen tatsächlich zu denselben Bedingungen erbracht worden wären, wie sie im Rahmen der Gemeinwohlaufträge festgelegt wurden."

(475) *Zweitens* habe die Kommission Corsica Ferries zufolge nicht die zusätzlichen Hin- und Rückfahrten bei der Analyse der durch die Gemeinwohlaufträge eingeführten Kapazitäten im Hinblick auf den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen berücksichtigt. Da diese zusätzlichen Hin- und Rückfahrten dazu bestimmt seien, die Spitzennachfrage zu decken, hätten sie bei der Festlegung der im Rahmen der Gemeinwohlaufträge auferlegten Mindestbeförderungskapazität pro Überfahrt berücksichtigt werden müssen.

(476) *Drittens* ficht Corsica Ferries die vorläufige Bewertung der Kommission hinsichtlich der in den Gemeinwohlaufträgen fehlenden Verpflichtung zum Einsatz von Ro-Pax-Schiffen an ([180]).

(477) Corsica Ferries erklärt, dass die Zahl von zwölf Fahrgästen die Trennlinie zwischen i) Fahrgastschiffen, die auch Güter befördern dürfen (Ro-Pax-Schiffe) und ii) Frachtschiffen (Ro-Ro-Schiffe) markiere, deren Fahrgastkapazität auf zwölf begrenzt ist ([181]).

(478) Corsica Ferries vertritt die Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge zwar keine ausdrückliche Verpflichtung zur Aufbietung Ro-Pax-Schiffen enthielten, sich diese Verpflichtung jedoch zwangsläufig aus den in Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge vorgeschriebenen Mindestkapazitäten ergebe, die bei jeder Überfahrt einzuhalten seien. Indem die französischen Behörden jedoch eine Mindestkapazität von 18 Fahrgästen für die Strecke Marseille–Ajaccio (vier medizinische Fahrgäste und 14 Fahrer) und 24 Fahrgästen für die Strecke Marseille–Bastia (fünf medizinische Fahrgäste und 19 Fahrer) vorschrieben, hätten sie faktisch die Aufbietung von Ro-Pax-Schiffen auferlegt und den Einsatz von Ro-Ro-Schiffen ausgeschlossen.

(479) Corsica Ferries zufolge sei die den Auftragnehmern auferlegte Verpflichtung, systematisch mehr als zwölf Fahrgäste pro Überfahrt befördern zu können, durch die der Einsatz von Ro-Ro-Schiffen ausgeschlossen würde, daher nicht gerechtfertigt und unverhältnismäßig.

5.1.3. *Nichteinhaltung des zweiten Altmark-Kriteriums*

(480) Corsica Ferries zufolge verlange das zweite Altmark-Kriterium, mit dem die Zuverlässigkeit und Überprüfbarkeit der Berechnung der Ausgleichsleistung sichergestellt werden solle, insbesondere die Einhaltung von zwei Anforderungen: Die Parameter für die Berechnung der Ausgleichsleistung müssten i) nach einem transparenten Verfahren festgelegt werden und ii) objektiv sein.

(481) Corsica Ferries weist *erstens* darauf hin, dass die Parameter für die Ermittlung der Ausgleichsleistung nicht in transparenter Weise festgelegt worden seien.

(482) Das Verfahren zur Vergabe der Gemeinwohlaufträge habe den Bewerbern uneingeschränkte Freiheit bei der Festlegung der Zuweisungsschlüssel für die Berechnung der finanziellen Ausgleichsleistung eingeräumt und Anhang 9 der Gemeinwohlaufträge, der eine spezifische Tabelle enthalte, in der für jeden Posten der Ausgaben des Auftragnehmers der Anteil der DAWI-Tätigkeit angegeben sei, sei überhaupt nicht veröffentlicht worden. Wegen der fehlenden Transparenz seitens Frankreichs sei Corsica Ferries daher praktisch nicht in der Lage, die verwendeten Zuweisungsschlüssel in wirksamer Weise zu überprüfen und zu beurteilen.

(483) Ebenso beanstandet Corsica Ferries die mangelnde Transparenz bei der von den französischen Behörden durchgeführten Analyse der von den Auftragnehmern vorgeschlagenen Schlüssel, auch im Einleitungsbeschluss. Nach Ansicht von Corsica Ferries werfe dieser Mangel an Transparenz ein ernsthaftes Problem im Hinblick auf den Grundsatz des kontradiktorischen Verfahrens auf, da er die Beteiligten daran hindere, ihre Stellungnahmen wirksam vorzubringen.

(484) *Zweitens* vertritt Corsica Ferries die Auffassung, dass die zur Berechnung der Ausgleichsleistung verwendeten Parameter nicht objektiv seien.

([180]) Zur Erinnerung: In Erwägungsgrund 343 des Einleitungsbeschlusses weist die Kommission darauf hin, dass „das Erfordernis, Ro-Pax-Schiffe (d. h. Schiffe die mehr als zwölf Fahrgäste befördern können) einzusetzen, nicht als Verpflichtung in den Gemeinwohlaufträgen enthalten ist, die es im Gegenteil zulassen, den Dienst mit einer Flotte zu betreiben, die Ro-Pax- und Ro-Ro-Schiffe kombiniert. Die Tatsache, dass der Einsatz von Ro-Pax-Schiffen im Hinblick auf Kapital und Betriebskosten teurer sein könnte als der Einsatz von Ro-Ro-Schiffen, ist unerheblich, wenn sich aufgrund des Bedarfs an einem öffentlichen Güterbeförderungsdienst eine Anzahl von Fahrgästen (einschließlich Fahrern) ergibt, die den Einsatz von Ro-Pax-Schiffen erforderlich macht."

([181]) Nach Regel 2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See vom 1. November 1974 (im Folgenden „SOLAS-Übereinkommen") ist ein Fahrgastschiff ein Schiff, das mehr als zwölf Fahrgäste befördert, während ein Frachtschiff ein Schiff ist, das kein Fahrgastschiff ist, also ein Fahrgastkapazität von weniger als zwölf Fahrgästen aufweist.

(485) Corsica Ferries weist zunächst darauf hin, dass aus den Angaben im Einleitungsbeschluss hervorgehe, dass die von den Auftragnehmern für die einzelnen Kostenpositionen verwendeten Zuweisungsschlüssel je nach den betroffenen Seeverkehrswegen unterschiedlich sind. Nach Ansicht von Corsica Ferries habe diese Unterscheidung jedoch keinen Sinn, da die in den einzelnen Gemeinwohlaufträgen auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen i) von gleicher Art seien (und nur ihr Umfang je nach Hafen variiere) und ii) die Aufbietung desselben Schiffstyps (in diesem Fall Ro-Pax-Schiffe) beinhalteten.

(486) Corsica Ferries verweist in diesem Zusammenhang auf die von BRG im Auftrag von Corsica Ferries durchgeführte Studie vom 21. April 2024 zur wirtschaftlichen Analyse der Modalitäten für die Festsetzung von Ausgleichszahlungen im Rahmen der Gemeinwohlaufträge (im Folgenden „**BRG-3-Studie**“). In dieser Studie werde darauf hingewiesen, dass die Zuweisungsschlüssel in den ursprünglichen Angeboten der Auftragnehmer von einem Bewerber zum anderen unterschiedlich gewesen seien, obwohl es sich in beiden Fällen um dieselbe Strecke und denselben zu deckenden Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen gehandelt habe. Umgekehrt werde in der BRG-3-Studie darauf hingewiesen, dass Corsica Linea in ihren ursprünglichen Angeboten weitgehend dieselben Zuweisungsschlüssel für alle Strecken verwendet habe, obwohl der Umfang der Tätigkeiten im Zusammenhang mit den DAWI und den kommerziellen Dienstleistungen von Strecke zu Strecke sehr unterschiedlich gewesen sei. Diese Abweichungen zeigten somit, dass die verwendeten Zuweisungsschlüssel den Beitrag der DAWI und der kommerziellen Tätigkeiten zu den Kosten der Auftragnehmer nicht oder zumindest nicht systematisch widerspiegeln.

(487) In der BRG-3-Studie werde allgemeiner erläutert, dass die Kosten zwar buchhalterisch zugewiesen werden könnten, diese Zuweisung aber teilweise willkürlich sei und nicht der wirtschaftlichen Realität entspreche. In jedem Fall müssten die der Kostenzuweisung zugrunde liegenden Annahmen *allermindestens* mit Analysen zur Bestätigung ihrer Gültigkeit verbunden sein.

(488) Darüber hinaus beanstandet Corsica Ferries insbesondere die Zuweisungsschlüssel, die für die die Strecken Marseille-Propriano, Marseille-Porto-Vecchio und Marseille-L'Île-Rousse betreffenden Gemeinwohlaufträge verwendet wurden.

(489) In Bezug auf die Strecke Marseille-Propriano ist Corsica Ferries der Ansicht, dass ein Schlüssel, mit dem 100 % der Kosten den DAWI zugewiesen werden, nicht als hinreichend gerechtfertigt und angemessen angesehen werden könne, wenn die von Corsica Linea eingesetzten Schiffe systematisch die Mindestfahrgastkapazität pro Überfahrt überschreiten. Mit anderen Worten würden 100 % der Betriebskosten dieser Schiffe durch die von Frankreich gezahlten öffentlichen Zuschüsse ausgeglichen, während nur ein kleiner Teil der angebotenen Kapazität dem Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen entspreche.

(490) Gleiches gelte für die beiden anderen Strecken, auf denen der Auftragnehmer Ro-Pax-Schiffe mit einer sehr hohen Überkapazität für Fahrgäste eingesetzt habe, obwohl die vorgeschriebene Mindestkapazität von neun (L'Île-Rousse) und elf Fahrgästen (Porto-Vecchio) pro Überfahrt normalerweise zur Nutzung eines Ro-Ro-Schiffes hätte führen müssen. Corsica Ferries zufolge hätte die Kommission nicht im Unklaren darüber sein können, dass die Aufbietung von Ro-Pax-Schiffen anstelle von Ro-Ro-Schiffen eine erhebliche Erhöhung der Kapital- und Betriebskosten mit sich bringt, was dazu führe, dass der Betrag der den Auftragnehmern für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen zu zahlenden Ausgleichsleistungen zu hoch angesetzt werde. Corsica Ferries weist zudem darauf hin, dass in beiden Fällen die für die einzelnen Kosten verwendeten Verteilungsschlüssel zwischen 60 % und 75 % lägen, was angesichts der für diese Strecken auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen offensichtlich unverhältnismäßig und ungerechtfertigt erscheine.

(491) Schließlich bestreitet Corsica Ferries die Objektivität und Angemessenheit der von den französischen Behörden angewandte Methode zur Zuweisung der indirekten Kosten, die ihren Angaben zufolge darin bestehe, die indirekten Kosten den DAWI *„nur im Verhältnis zu der auf dem Schiff den DAWI-Tätigkeiten vorbehaltenen Kapazität (ausgedrückt in m³ Volumen)“* zuzuweisen. In diesem Zusammenhang stellt Corsica Ferries die ausschließliche Berücksichtigung der in m³ ausgedrückten Kapazität zur Bestimmung der Zuweisungsmethode in Fällen infrage, in denen sich die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auch auf die Personenbeförderung beziehen. Um sicherzustellen, dass nur die unmittelbar mit der Erbringung der DAWI verbundenen Kosten berücksichtigt werden können, müssten die Zuweisungsschlüssel notwendigerweise den tatsächlichen Anteil der für die Personenbeförderung erforderlichen Kapazität an der Gesamtkapazität der von den Auftragnehmern eingesetzten Schiffe widerspiegeln.

5.1.4. *Nichteinhaltung des dritten Altmark-Kriteriums*

(492) Corsica Ferries ist der Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge ihre Begünstigten aus vier Gründen überkompensieren.

5.1.4.1. Die Kostenzuweisungsmethode zur Berechnung der Ausgleichsleistung im Rahmen der Gemeinwohlaufträge sei im vorliegenden Fall nicht gerechtfertigt

(493) Corsica Ferries beanstandet die von den französischen Behörden getroffene Entscheidung hinsichtlich der Kostenzuweisungsmethode für die Bewertung der unmittelbar mit der Erbringung der DAWI verbundenen Kosten. Das Unternehmen ist der Auffassung, dass diese Entscheidung weder von Frankreich gerechtfertigt noch im Einleitungsbeschluss analysiert werde.

(494) *Erstens* weist Corsica Ferries darauf hin, dass DAWI-Ausgleichsleistungen grundsätzlich anhand der Net-avoided-cost-Methode berechnet werden müssten; nur wenn die Anwendung dieser Methode nicht möglich oder unangemessen sei, könne die Kostenzuweisungsmethode angewandt werden. Die Unmöglichkeit der Anwendung der Net-avoided-cost-Methode oder ihre Unangemessenheit müsse von den nationalen Behörden ordnungsgemäß begründet und von der Kommission überprüft werden.

(495) Nach Auffassung von Corsica Ferries haben die französischen Behörden im vorliegenden Fall keine Begründung geliefert. Ebenso wenig würden im Einleitungsbeschluss die Angemessenheit der Kostenzuweisungsmethode und die Begründungen für die Nichtanwendung der Net-avoided-cost-Methode hinterfragt. Dieses Versäumnis allein stelle einen offensichtlichen Beurteilungsfehler seitens der französischen Behörden und eine fehlerhafte Rechtsanwendung seitens der Kommission dar.

(496) *Zweitens* ist Corsica Ferries der Ansicht, dass die Net-avoided-cost-Methode im vorliegenden Fall hätte angewendet werden müssen, da sie nicht unangemessen gewesen sei. Nach Ansicht von Corsica Ferries hätte aus den nachstehenden Gründen nur mit dieser Methode sichergestellt werden können, dass es nicht zu einer Überkompensation der Begünstigten von Gemeinwohlaufträgen kommt:

— die Net-avoided-cost-Methode erfordert keine Aufteilung der Kosten zwischen den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den anderen Tätigkeiten des Auftragnehmers, wodurch die mit der Notwendigkeit einer solchen Aufteilung verbundene Willkür vermieden wird;

— die Net-avoided-cost-Methode erfordert nicht die Ex-ante-Schätzungen des Umfangs der DAWI- und der Nicht-DAWI-Tätigkeiten, die für die Zuweisung der Kosten mit der Kostenzuweisungsmethode erforderlich sind, und birgt nicht das Risiko falscher Schätzungen dieser Zuweisungen, die zu einer Überschätzung der auszugleichenden Kosten führen könnten;

— die Net-avoided-cost-Methode basiert auf einer Gesamtbewertung aller vom Auftragnehmer durchgeführten (DAWI- und Nicht-DAWI-) Tätigkeiten, sodass der Auftragnehmer keine strategischen Entscheidungen treffen kann, um seine Effizienzgewinne im Nicht-DAWI-Bereich zu maximieren.

(497) Die Anwendung der Net-avoided-cost-Methode sei umso notwendiger gewesen, als bei der Kostenzuweisungsmethode keine zusätzlichen Gewinne berücksichtigt würden, die nicht im Rahmen der DAWI erzielt wurden, selbst wenn sie durch die Erbringung dieser DAWI erzielt wurden. Corsica Ferries weist darauf hin, dass die Begünstigten der Gemeinwohlaufträge erklärten, dass sie ohne die Gemeinwohlaufträge nicht bereit seien, irgendwelche kommerziellen Dienstleistungen anzubieten, was bedeutet, dass alle von diesen Begünstigten im Rahmen der Gemeinwohlaufträge durchgeführten kommerziellen Tätigkeiten ohne einen DAWI nicht durchgeführt worden wären. Die Einnahmen aus diesen Tätigkeiten würden somit durch die Vergabe der Gemeinwohlaufträge generiert, und die Anwendung der Net-avoided-cost-Methode hätte es ermöglicht, sie bei der Berechnung der Ausgleichsleistung zu berücksichtigen und so zu vermeiden, dass den Begünstigten der Gemeinwohlaufträge ein unverhältnismäßiger Vorteil entsteht.

(498) Schließlich sei die Net-avoided-cost-Methode Corsica Ferries zufolge angesichts der in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten unverhältnismäßigen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erforderlich gewesen, wonach die Begünstigten von Gemeinwohlaufträgen verpflichtet seien, gegenüber dem Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen überdimensionierte Kapazitäten anzubieten.

5.1.4.2. Bei Anwendung der Kostenzuweisungsmethode hätten in jedem Fall die Gewinne berücksichtigt werden müssen, die mit den Nicht-DAWI-Tätigkeiten der Begünstigten von Gemeinwohlaufträgen erzielt wurden

(499) Corsica Ferries weist darauf hin, dass nach Randnummer 32 des DAWI-Rahmens überschüssige Gewinne aus besonderen oder ausschließlichen Rechten zu berücksichtigen seien, auch wenn sie mit anderen Tätigkeiten verbunden sind.

(500) Corsica Ferries zufolge würden die Gemeinwohlaufträge ihre Begünstigten zwar nicht mit ausschließlichen Rechten ausstatten, gewährten ihnen jedoch aus den nachstehenden drei Gründen eine De-facto-Ausschließlichkeit:

— die in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen stehen in keinem angemessenen Verhältnis zum tatsächlichen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen;

— die Begünstigten der Gemeinwohlaufträge erhalten erhebliche öffentliche Zuschüsse, während andere Seeverkehrsbetreiber, die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen tätig sind, keine solchen Zuschüsse erhalten;

— die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ist ein Hemmnis für Schifffahrtsunternehmen, die im Wettbewerb mit den Begünstigten der Gemeinwohlaufträge Seeverkehrsverbindungen zwischen dem Hafen von Marseille und den korsischen Häfen anbieten wollen.

(501) Corsica Ferries weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass diese De-facto-Ausschließlichkeit bei mehreren Gelegenheiten festgestellt worden sei: vom Wettbewerbsrat in seinem Beschluss Nr. 06-MC-03 vom 11. Dezember 2006; von der Wettbewerbsbehörde in ihrer Stellungnahme Nr. 12-A-07 vom 17. Februar 2012; von der Kommission in ihrem Beschluss über die staatliche Beihilfe SA.22843 vom 2. Mai 2013 und erneut von der Wettbewerbsbehörde in ihrer Stellungnahme vom 17. November 2020 ([182]). Corsica Ferries vertritt die Auffassung, dass diese Feststellungen nach wie vor gültig seien, und weist darauf hin, dass sich seit der Öffnung des Marktes für Seeverkehrsverbindungen nach Korsika im Jahr 1996 auf den Strecken Marseille-Korsika kein Konkurrenzangebot zu dem der etablierten Auftragnehmer entwickelt habe.

(502) Daher ist nach Ansicht von Corsica Ferries eine der beiden folgenden Schlussfolgerungen zu ziehen:

— Die Tatsache, dass es auf den Strecken mit dem Hafen von Marseille seit 30 Jahren keinen wirksamen Wettbewerb gibt, ist ein Beweis dafür, dass die Gemeinwohlaufträge Marktzutrittsschranken darstellen, da sie ihren Begünstigten ausschließliche Rechte für den Betrieb von Seeverkehrsstrecken zwischen Korsika und Marseille, einschließlich der damit verbundenen kommerziellen Tätigkeiten, einräumen. Daher müssen diese Tätigkeiten bei der Kostenzuweisungsmethode berücksichtigt werden.

— Der Wettbewerb auf den Strecken Marseille-Korsika hat sich über die Strecken Toulon-Korsika entwickelt. In diesem Fall muss der Schluss gezogen werden, dass die von den Häfen von Toulon und Marseille aus betriebenen Seeverkehrsverbindungen ein und denselben Markt bilden und daher kein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen besteht.

5.1.4.3. Die Klauseln der Gemeinwohlaufträge reichten nicht aus, um jedes Risiko einer Überkompensation auszuschließen

(503) *Erstens* vertritt Corsica Ferries die Auffassung, dass Artikel 40 der Gemeinwohlaufträge, mit dem sichergestellt werden solle, dass die Auftragnehmer eine über einen angemessenen Gewinn hinausgehende Überkompensation zurückerstatten, nicht ausreichend sei, da er sich auf Tätigkeiten beschränke, bei denen es sich um DAWI handelt, und die mit den damit verbundenen kommerziellen Tätigkeiten erzielten Gewinnspannen ausklammere.

(504) *Zweitens* verweist Corsica Ferries auf die BRG-3-Studie, in der der vorläufige Standpunkt der Kommission, mit dem die Berechnung eines angemessenen Gewinns auf der Grundlage der aktuellen Einkünfte vor Steuern und nicht der Kapitalrendite der Begünstigten gebilligt worden sei, mit der Begründung angefochten werde, dass die aktuellen Einkünfte vor Steuern den Buchhaltungsdaten leichter zu entnehmen seien als die Kapitalrendite. In der BRG-3-Studie werde allerdings die Auffassung vertreten, dass es nicht einfach sei, den Gewinn- und Verlustrechnungen der Begünstigten die Daten zu den Kosten für die DAWI zu entnehmen, sondern eine problematische Zuordnung der verschiedenen Kostenpositionen zwischen DAWI- und Nicht-DAWI-Tätigkeiten erforderlich sei.

([182]) Corsica Ferries verweist auf Rn. 348 der Stellungnahme der Wettbewerbsbehörde vom 17. November 2020, in der es heißt: „Das Fortbestehen bestimmter Faktoren erklärt, warum der erhebliche Wettbewerbsvorteil, den die Auftragnehmer, die öffentliche Dienstleistungen erbringen, genießen, dazu beitragen kann, ihnen eine De-facto-Ausschließlichkeit auf den Strecken zwischen Marseille und Korsika einzuräumen."

(505) *Drittens* sei Artikel 35.1 der Gemeinwohlaufträge, der vorsehe, dass die Zuweisungsschlüssel für die Laufzeit der Verträge unveränderlich sind, vorbehaltlich einer nachträglichen Kontrolle, die eine (zu erstattende) Differenz zu den Schlüsseln ergibt, die sich aus den Operationen ergeben würden, offensichtlich unzureichend, i) da das Konzept eines „sich aus Operationen ergebenden Schlüssels" nicht definiert sei ([183]) und ii) weil dieser Artikel nicht die vollständige Neutralisierung der sich aus dem Mechanismus des Zuweisungsschlüssels ergebenden Mitnahmeeffekte gestatte. In der Tat werde in der BRG-3-Studie in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass Artikel 35.1 der Gemeinwohlaufträge vorsehe, dass die Begünstigten von Gemeinwohlaufträgen die Hälfte der Differenz zwischen der im Voraus und der im Nachhinein berechneten Ausgleichsleistung (bis zu höchstens 5 % der ursprünglichen Ausgleichsleistung) behalten dürfen.

(506) *Viertens* vertritt Corsica Ferries die Auffassung, dass Artikel 32 der Gemeinwohlaufträge, der die Zweckbindung der im Zuge der kommerziellen Tätigkeiten erzielten Gewinne bezwecke, nicht jede Überkompensation verhindere, da die erwirtschafteten Gewinne zur Finanzierung von Investitionen verwendet werden könnten, die die Begünstigten der Gemeinwohlaufträge tätigen. Die Begünstigten von Gemeinwohlaufträgen würden somit einen Vorteil in Form einer Investitionsbeihilfe in Höhe der investierten erwirtschafteten Gewinne erlangen, was eine rechtswidrige staatliche Beihilfe darstellen würde, die etwas anderes sei als die im Rahmen der Gemeinwohlaufträge gezahlten Ausgleichsleistungen.

(507) *Schließlich* vertritt Corsica Ferries die Auffassung, dass keine Klausel in den Gemeinwohlaufträgen die Berücksichtigung der zusätzlichen Vergütung vorsehe, die die Begünstigten im Hinblick auf den Wertzuwachs ihrer Schiffe erhalten könnten, weder bei der Berechnung der Ausgleichsleistungen noch bei der Methode zur Überprüfung des angemessenen Gewinns.

(508) Corsica Ferries verweist in diesem Zusammenhang auf die BRG-3-Studie, die zwei Bemerkungen enthalte.

(509) Erstens übersteige die von den Begünstigten von Gemeinwohlaufträgen erhaltene Ausgleichsleistung bei weitem die wirtschaftliche Wertminderung der Schiffe. Der an die Auftragnehmer gezahlte Zuschuss umfasse eine Investitionskostenkomponente, die der Wertminderung und/oder den Leasingkosten und/oder den Charterkosten des zur Erbringung der DAWI zugewiesenen Schiffes entspreche. Der BRG-3-Studie zufolge überschreite die wirtschaftliche Nutzungsdauer von Schiffen jedoch bei weitem den Abschreibungszeitraum oder den standardmäßigen Leasingzeitraum ([184]). Folglich würde die Ausgleichsleistung, die die Begünstigten von Gemeinwohlaufträgen im Rahmen der Investitionskostenkomponente erhalten, den jährlich ausgewiesenen wirtschaftlichen Wertverlust übersteigen.

(510) Zweitens werde in der BRG-3-Studie festgestellt, dass die Gemeinwohlaufträge keinen Mechanismus zur Überwachung der Veräußerungsgewinne vorsehen würden, die die Begünstigten von Gemeinwohlaufträgen mit den Schiffen erzielen könnten. Zwar sehe Artikel 51 der Gemeinwohlaufträge die Möglichkeit vor, dass die CdC die Schiffe zu einem Preis zurückkauft, der unter ihrem Marktwert liegt (um den bereits gezahlten Zuschüssen Rechnung zu tragen), doch schreibe er diesen Rückkauf nicht vor. Da die Schiffe in den Gemeinwohlaufträgen als Eigentum der Begünstigten der Gemeinwohlaufträge betrachtet würden, seien diese zudem nicht verpflichtet, ihre Schiffe zu verkaufen, falls die CdC anbieten sollte, sie zu kaufen.

(511) All dies berge die reale Gefahr, dass die Begünstigten am Ende der Gemeinwohlaufträge durch den (ganz oder teilweise durch eine öffentliche Ausgleichsleistung finanzierten) Wertzuwachs ihrer Schiffe eine Vergütung zusätzlich zu der aus der Durchführung der Gemeinwohlaufträge herrührenden Vergütung erhalten, die bei der Berechnung des angemessenen Gewinns (Artikel 39 der Gemeinwohlaufträge) nicht berücksichtigt wurde oder unter die Klausel über die Überprüfung des angemessenen Gewinns in Artikel 40 der Gemeinwohlaufträge fällt.

5.1.4.4. Die zur Berechnung der finanziellen Ausgleichsleistung für den Betrieb (compensation financière d'exploitation, CFE) verwendete Indexierungsformel sei offensichtlich falsch

(512) Corsica Ferries verweist auf die BRG-3-Studie, in der auf einen Fehler in der von den französischen Behörden zur Berechnung des Jahresbetrags der finanziellen Ausgleichsleistung für den Betrieb verwendeten Indexierungsformel hingewiesen werde (Erwägungsgrund 301).

([183]) In der BRG-3-Studie wird festgestellt, dass diese Klausel, um Mitnahmeeffekte und Überkompensation zu vermeiden, zu einer nachträglichen Erhöhung der kommerziellen Tätigkeiten zugewiesenen Kosten führen müsste, um den kommerziellen Gewinn wieder auf das Niveau eines angemessenen Gewinns zu bringen.

([184]) In der BRG-3-Studie wird beispielsweise angegeben, dass die Flotte von Corsica Ferries Schiffe umfasse, die vor mehr als 50 Jahren in Betrieb genommen wurden, und dass den Daten von Corsica Ferries zufolge weltweit 31 % der Ro-Pax-Schiffe über 40 Jahre alt und 17 % über 50 Jahre alt seien. Der Abschreibungszeitraum für Schiffe und der standardmäßige Leasingzeitraum seien hingegen, wie in der BRG-3-Studie betont wird, viel kürzer. So gehe aus dem Jahresabschluss 2022 von La Méridionale eine Abschreibung von Schiffen über 20 Jahre und ein Leasing über 15 Jahre für eines der Schiffe seiner Flotte hervor.

(513) Der BRG-3-Studie zufolge werde der Jahresbetrag der finanziellen Ausgleichsleistung für den Betrieb nicht auf der Grundlage eines spezifischen Kostenverteilungsschlüssels gesondert für jedes Jahr, sondern nur für das Jahr 2023 berechnet und anschließend an den Verbraucherpreisindex gekoppelt. Der BRG-3-Studie zufolge sei diese Formel falsch, da sie impliziere, dass der Anstieg der finanziellen Ausgleichsleistung für den Betrieb zwischen den Jahren N und N + 1 nicht, wie in den Gemeinwohlaufträgen vorgeschlagen, 85 % der Preiserhöhung zwischen diesen beiden Jahren entspricht, sondern 85 % des kumulierten Gesamtpreisanstiegs zwischen 2023 und dem Jahr N + 1. Ein Anstieg der finanziellen Ausgleichsleistung für den Betrieb zwischen 2029 und 2030, der sich aus der Anwendung der Formel ergebe, entspreche nicht dem zwischen diesen beiden Jahren beobachteten Preisanstieg, sondern dem Gesamtpreisanstieg zwischen 2023 und 2030, d. h. in einen Zeitraum von sieben Jahren ([185]).

5.1.5. *Nichteinhaltung des vierten Altmark-Kriteriums*

(514) In seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss nimmt Corsica Ferries vollumfänglich Bezug auf die Beschwerde, in der es die Auffassung vertrat, dass die Maßnahmen nicht das vierte Altmark-Kriterium erfüllten. Corsica Ferries machte geltend, dass es das Ausschreibungsverfahren für die Gemeinwohlaufträge insbesondere aus drei Gründen nicht ermöglicht habe, die Bewerber, die die Dienstleistung zu den geringsten Kosten erbringen können, unter transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen auszuwählen.

(515) *Erstens* argumentierte Corsica Ferries, dass es mehrere „Marktzutrittsschranken" gegeben habe, die tendenziell ausscheidende Auftragnehmer begünstigten und Corsica Ferries daran hinderten, tatsächlich ein Angebot abzugeben. Corsica Ferries wies auf das Bestehen von zwei Marktzutrittsschranken im vorliegenden Fall hin.

(516) Zunächst wies sie auf den sehr kurzen Zeitraum zwischen dem Tag der Vergabe der Gemeinwohlaufträge (21. Dezember 2022) und dem Tag des Beginns der Dienstleistungen (1. Januar 2023) hin, während es auf der Hand liege, dass im Fall des Seeverkehrs ein Zeitraum von mindestens sechs Monaten zwischen diesen beiden Zeitpunkten erforderlich sei, damit die Buchungen rechtzeitig im Voraus entgegengenommen werden könnten und die Flotte entsprechend den Anforderungen der öffentlichen Dienstleistung zugewiesen werden könne. Corsica Ferries zufolge habe es dieser kurze Zeitraum zwischen dem Tag der Vergabe der Gemeinwohlaufträge und dem Beginn der Dienstleistungen zwangsläufig mit sich gebracht, dass nur die ausscheidenden Auftragnehmer begünstigt wurden und die Beteiligung anderer Wettbewerber eingeschränkt wurde.

(517) Zum anderen wies Corsica Ferries darauf hin, dass es nicht durch die Erfordernisse der öffentlichen Dienstleistung gerechtfertigte technische Anforderungen gegeben habe, die eine Begrenzung der Zahl der an der Ausschreibung teilnehmenden Bewerber bedingt hätten. Corsica Ferries verwies darauf, dass die Bewerber keine Ro-Ro-Schiffe anstelle von Ro-Pax-Schiffen hätten anbieten können. Darüber hinaus und vor allem habe das Ausschreibungsverfahren für die Gemeinwohlaufträge Corsica Ferries zufolge von den Bewerbern verlangt, pro Los ein oder zwei zusätzliche Schiffe einzusetzen ([186]), um die Anforderungen in Bezug auf verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten zu erfüllen, wobei diese Hin- und Rückfahrten im Zuge der Durchführung der Gemeinwohlaufträge auf Verlangen des öffentlichen Auftraggebers und mit einer Ankündigungsfrist von mindestens einer Woche durchgeführt worden seien. Corsica Ferries zufolge hätte dies zur Folge gehabt, dass die Bewerber für alle Lose während der gesamten Durchführung der Gemeinwohlaufträge ständig sieben zusätzliche Schiffe hätten aufbieten müssen, ohne dass deren Einsatz vorhersehbar oder garantiert gewesen wäre und ohne dass der Betreiber diese Schiffe für andere Dienste hätte einsetzen können (da die Schiffe jederzeit hätten mobilisierbar sein müssen, um Hin- und Rückfahrten zu gewährleisten). Diese Einschränkung sei der Hauptgrund dafür, dass Corsica Ferries nicht an der Ausschreibung der Gemeinwohlaufträge teilgenommen hat.

(518) *Zweitens* vertrat Corsica Ferries die Auffassung, dass aufgrund der Zuschlagskriterien für die Angebote nicht der Bewerber hätte ausgewählt werden können, der die Dienstleistung zu den geringsten Kosten erbringen konnte. Corsica Ferries wies darauf hin, dass das Zuschlagskriterium in Bezug auf die finanzielle Ausgleichsleistung nur mit 20 % gewichtet worden sei, weshalb das Ausschreibungsverfahren ihres Erachtens nicht auf dem Kriterium des wirtschaftlich günstigsten Angebots basierte.

(519) *Schließlich* vertrat Corsica Ferries die Auffassung, dass die geringe Zahl der am Ausschreibungsverfahren für die Gemeinwohlaufträge teilnehmenden Bewerber (ein oder zwei Bewerber pro Los) zeige, dass es keinen echten Wettbewerb gegeben habe.

([185]) In der BRG-3-Studie wird vorgeschlagen, in der in den Gemeinwohlaufträgen enthaltenen Formel „CFE(n)" durch „CFE 2023" oder „I(2023)" durch „I(n)" zu ersetzen.

([186]) Corsica Ferries führt aus, dass jedes der fünf Lose die Aufbietung von zwei Schiffen für die Durchführung der in den Gemeinwohlaufträgen vorgesehenen planmäßigen Hin- und Rückfahrten sowie von einem oder zwei zusätzlichen Schiffen (je nach Los) erforderlich gemacht habe, um jederzeit die verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten auf Verlangen der CdC durchführen zu können.

(520) Zum anderen vertrat Corsica Ferries die Auffassung, dass Frankreich keine vorherige Analyse der Kosten vorgenommen habe, die einem durchschnittlichen, gut geführten und mit angemessenen Mitteln ausgestatteten Unternehmen bei der Erbringung der Dienstleistung entstanden wären, um die Höhe der Ausgleichsleistung zu bestimmen.

5.1.6. *Nichteinhaltung der Bestimmungen der Konzessionsrichtlinie*

(521) Corsica Ferries weist darauf hin, dass sie in der Beschwerde die Auffassung vertreten habe, dass die Erklärung der Vereinbarkeit der Maßnahmen nicht möglich sei, weil sie gegen die Bestimmungen der Konzessionsrichtlinie verstießen. Corsica Ferries machte zwei Verstöße geltend: einen Verstoß gegen die Grundsätze der Gleichbehandlung, der Nichtdiskriminierung und der Transparenz sowie die zu lange Laufzeit der Gemeinwohlaufträge.

(522) In Bezug auf den ersten Verstoß machte Corsica Ferries zunächst geltend, dass sie auf zwei Hindernisse gestoßen sei, die ihre Bewerbung unmöglich gemacht hätten (Rn. 516 und 517). Zum anderen hätten die französischen Behörden die Mindestvoraussetzungen des Ausschreibungsverfahrens bei jedem Los geändert, um Angebote auszuwählen, die nicht den technischen Anforderungen des Anhangs 1 der Gemeinwohlaufträge entsprachen.

(523) In Bezug auf den zweiten Verstoß machte Corsica Ferries geltend, dass die Laufzeit der Gemeinwohlaufträge einer Rechtfertigung entbehrte, da die Begünstigten der Gemeinwohlaufträge keine Investitionen getätigt hätten.

(524) In seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss äußerste sich Corsica Ferries zu zwei Punkten, nämlich i) zur möglichen Änderung der Mindestanforderungen des Ausschreibungsverfahrens durch die französischen Behörden während dieses Verfahrens und ii) zu Laufzeit der Gemeinwohlaufträge, die nach ihrem Dafürhalten zu lang war.

5.1.6.1. Zur Änderung der Mindestvoraussetzungen im Zuge des Verfahrens, zur Auswahl nicht ordnungsgemäßer Angebote und zum diskriminierenden Charakter des Verfahrens zur Vergabe der Gemeinwohlaufträge

(525) In der Beschwerde wies Corsica Ferries darauf hin, dass Artikel 37 der Konzessionsrichtlinie verlange, dass die Bewerber die von einem öffentlichen Auftraggeber im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens gegebenenfalls festgelegten Mindestanforderungen erfüllen müssen. Der öffentliche Auftraggeber müsse seinerseits jedes Angebot ablehnen, das diese Mindestanforderungen nicht erfüllt.

(526) Corsica Ferries legt dar, dass in Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge die technischen Anforderungen aufgeführt gewesen seien, die die Bewerber hätten vollumfänglich erfüllen müssen. Zu diesen technischen Anforderungen habe die Anzahl der vom Auftragnehmer auf Verlangen der CdC durchzuführenden verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten gehört. Diese verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten hätten am selben Tag, auf derselben Strecke und auf mehreren Strecken gleichzeitig kombiniert werden können und alle technischen Anforderungen des Anhangs 1 der Gemeinwohlaufträge, auch im Hinblick auf die Fahrpläne und die Beförderungskapazitäten der Schiffe, erfüllen müssen. Corsica Ferries ist der Auffassung, dass die Bewerber daher für jedes Los, für das sie ein Angebot abgegeben hatten, über eine Flotte hätten verfügen müssen, die gleichzeitig alle Anforderungen des Anhangs 1 der Gemeinwohlaufträge erfüllte, auch im Hinblick auf die verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten.

(527) Corsica Ferries zufolge hätten die Auftragnehmer jedoch nicht über alle Schiffe verfügt, die es ihnen ermöglicht hätten, alle Strecken zu bedienen, für die sie allein oder als Teil einer Gruppe ein Angebot abgegeben hatten. Diese Feststellung habe sich aus der Lektüre des Berichts Frankreichs ergeben, in dem die ursprünglichen Angebote analysiert worden seien. Corsica Ferries zufolge sei in dem Bericht erklärt worden, dass die Bewerber selbst den Tag festgelegt hätten, an dem die verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten durchgeführt würden, und dass sie außerdem die Zahl dieser Hin- und Rückfahrten verringert hätten. Sie hätten auch die Überfahrtszeiten an Sonntagen und Montagen im Winter geändert. Schließlich hätten sie Schiffe für verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten aufgeboten, die nicht alle Anforderungen des Anhangs 1 der Gemeinwohlaufträge erfüllten.

(528) Corsica Ferries zufolge hätten sich die französischen Behörden jedoch unter Verstoß gegen die Grundsätze der Gleichbehandlung der Bewerber und der Transparenz darauf verständigt, die in den Ausschreibungsbedingungen enthaltenen Mindestvoraussetzungen zu ändern. Diese Änderung sei nicht zulässig gewesen, da der öffentliche Auftraggeber nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs nur unter außergewöhnlichen Umständen die Mindestvoraussetzungen berichtigen oder ergänzen dürfe, d. h. „wegen einer offensichtlich gebotenen bloßen Klarstellung oder zur Behebung offensichtlicher sachlicher Fehler unter der Voraussetzung, dass alle Bieter informiert werden“ ([187]). Dies war hier aber nicht der Fall. Außerdem gehe jedenfalls aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes eindeutig hervor, dass Änderungen, wenn sie akzeptiert würden, nur vor Abgabe der Angebote durch die Bieter vorgenommen werden könnten, was ebenfalls hier nicht der Fall gewesen sei.

(529) Corsica Ferries zufolge sind diese Änderungen für das Unternehmen umso schädlicher gewesen, als es dem korsischen Verkehrsamt spezifische Fragen in Bezug auf die in Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge festgelegten technischen Anforderungen (Beförderungskapazität, Fahrpläne, Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität) sowie die betrieblichen und wirtschaftlichen Modalitäten für die Durchführung verschiebbarer und zusätzlicher Hin- und Rückfahrten gestellt habe. Das korsische Verkehrsamt habe geantwortet, dass die in Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge festgelegten technischen Anforderungen eine Mindestvoraussetzung darstellten, die nicht Gegenstand der Verhandlung sei, und dass es zwingend erforderlich sei, dass die Bewerber ein Angebot einreichen, das alle technischen Anforderungen des Anhangs 1 erfüllt.

(530) Die kumulative Wirkung dieser den Bewerbern auferlegten Mindestvoraussetzungen habe Corsica Ferries davon abgehalten, ein Angebot abzugeben, da i) ihre Erfüllung die Aufbietung von einem oder sogar zwei zusätzlichen Schiffen je Strecke zur Durchführung der verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten mit sich gebracht hätte, ii) keine Gewissheit über die tatsächliche Durchführung dieser zusätzlichen Hin- und Rückfahrten bestanden habe und keine Informationen über den Zeitpunkt ihrer Durchführung vorgelegen hätten und iii) spezifiziert worden sei, dass nur für die von der CdC tatsächlich verlangten und vom Auftragnehmer durchgeführten Hin- und Rückfahrten eine finanzielle Ausgleichsleistung vorgesehen sei.

(531) In seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss vertritt Corsica Ferries die Auffassung, dass die von Frankreich vorgelegten und im Einleitungsbeschluss dargelegten Informationen ([188]) falsch seien.

(532) Corsica Ferries macht geltend, dass Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge gemäß den Ausschreibungsbedingungen nicht hätte geändert werden können. Die Bewerber hätten daher die in diesem Anhang aufgeführten technischen Anforderungen nicht ändern dürfen. Corsica Ferries weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Ausschreibungsbedingungen (Artikel 2.4 über die Mindestvoraussetzungen und Artikel 4.1 über die Ausschreibungsunterlagen) in gleicher Weise wie bei der Vergabe der Gemeinwohlaufträge 2019-2020 formuliert worden seien. In einem Streitfall, der diese Gemeinwohlaufträge betroffen habe, habe der Staatsrat jedoch entschieden, dass „der technische Anhang über Dienstleistungen in Anhang 1 des Vertragsentwurfs im Licht der Bestimmungen von Artikel 4.1 der Ausschreibungsbedingungen als Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen betrachtet und folglich so verstanden werden sollte, dass er die erwarteten Mindestvoraussetzungen festlegt“ ([189]).

5.1.6.2. Zur übermäßigen Laufzeit der Gemeinwohlaufträge

(533) In der Beschwerde brachte Corsica Ferries vor, dass die Gemeinwohlaufträge keinerlei von den erfolgreichen Bewerbern zu tragende Investitionen vorgesehen hätten, weshalb ihre Laufzeit (mehr als fünf Jahre) gegen Artikel 18 der Konzessionsrichtlinie verstoße. Dies werde insbesondere durch die den Bewerbern auferlegte Verpflichtung bestätigt, zum Zeitpunkt der Einreichung ihrer Bewerbungen uneingeschränkt und vollständig über die für den Betrieb der einzelnen unter den Gemeinwohlauftrag fallenden Strecken vorgesehenen Schiffe zu verfügen.

(534) In seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss widerspricht Corsica Ferries der vorläufigen Auffassung der Kommission, dass die Laufzeit der Gemeinwohlaufträge angesichts der Tatsache gerechtfertigt zu sein scheint, dass i) die Gemeinwohlaufträge von den Auftragnehmern die Aufbietung von Schiffen verlangen, die eine erhebliche Kapitalbelastung darstellen, und dass ii) andere öffentliche Seeverkehrsdienstleistungsaufträge in Europa Laufzeiten von mehr als sechs vorsehen.

([187]) Urteil des Gerichtshofs vom 29. März 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, Rn. 40.
([188]) Erwägungsgründe 419 und 423 des Einleitungsbeschlusses.
([189]) Staatsrat, 24. Juni 2019, La Méridionale, Nr. 429407.

(535) *Zum ersten Punkt* macht Corsica Ferries geltend, dass aus Erwägungsgrund 52 und Artikel 18 der Konzessionsrichtlinie hervorgehe, dass eine Laufzeit der Konzession von mehr als fünf Jahren nur gerechtfertigt werden könne, wenn der öffentliche Auftraggeber selbst vom Auftragnehmer verlangt, Investitionen zu tätigen. Trage der Auftragnehmer die Kosten für die zur Erbringung der öffentlichen Dienstleistung erforderlichen Investitionen, so sei die Laufzeit der Konzession auf der Grundlage des Zeitraums zu bestimmen, in dem die Investitionsaufwendungen wieder erwirtschaftet werden können. Umgekehrt sei es weder nach der Konzessionsrichtlinie noch nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes annehmbar, eine Laufzeit von mehr als fünf Jahren einer Konzession durch andere als die vom öffentlichen Auftraggeber auferlegten Investitionen zu rechtfertigen.

(536) Corsica Ferries vertritt ferner die Auffassung, dass die vorgenannten Bestimmungen der Konzessionsrichtlinie damit zusammenhingen, dass die in diesem Sinne auferlegten und vom Auftragnehmer getätigten Investitionen nach Ablauf der Konzession grundsätzlich ins Eigentum des öffentlichen Auftraggebers übergingen. Daher handele es sich bei den im Rahmen einer Konzession vom Auftragnehmer verlangten Investitionen nicht um Vermögenswerte des Auftragnehmers, die nach Ablauf der Konzession weiterhin in seinem Eigentum oder unter seiner Kontrolle verbleiben. Vor diesem Hintergrund werde die Laufzeit der Konzession so berechnet, dass der Auftragnehmer die Aufwendungen für die ihm auferlegten Investitionen, die er bei Vertragsende abtreten muss, wieder erwirtschaften kann.

(537) Dies treffe jedoch nicht auf die Gemeinwohlaufträge zu, da die von den Begünstigten zu deren Durchführung aufgebotenen Schiffe i) nicht aus einer von den französischen Behörden auferlegten Investitionsverpflichtung resultierten und ii) Eigentum der Begünstigten der Gemeinwohlaufträge seien, die am Ende der Gemeinwohlaufträge weiterhin Eigentümer/Nutzer dieser Schiffe blieben. Unter diesen Umständen und da den Begünstigten der Gemeinwohlaufträge keine Investitionen auferlegt würden, sei die Laufzeit der Gemeinwohlaufträge nicht gerechtfertigt.

(538) Corsica Ferries weist darauf hin, dass die Gemeinwohlaufträge es ihren Begünstigten in jedem Fall ermöglichten, die mit den Schiffen verbundenen Investitionskosten in den Rechnungsabschlüssen der Gemeinwohlaufträge abzuschreiben und dabei eine angemessene Rendite auf das investierte Kapital vorzusehen. Im vorliegenden Fall sei jedoch klar, dass die Parameter für die Ermittlung der Ausgleichsleistung nicht dem Restwert der Schiffe nach dem Gemeinwohlauftrag Rechnung getragen hätten, die danach zur freien Verfügung der Begünstigten der Gemeinwohlaufträge stünden.

(539) *Zum zweiten Punkt* vertritt Corsica Ferries die Auffassung, dass die von Frankreich angeführten Beispiele für sechs Jahre überschreitende Laufzeiten von Konzessionen im Bereich des Seeverkehrs in Europa im vorliegenden Fall nicht herangezogen werden könnten. Was den Fall Norwegens angeht, auf den sich Frankreich beruft und in dem Konzessionsverträge mit einer Laufzeit von zehn Jahren geschlossen wurden, vertritt Corsica Ferries die Auffassung, dass diese Laufzeit durch die dem Auftragnehmer auferlegte Verpflichtung gerechtfertigt gewesen sei, in neue Schiffe zu investieren. Bei den Gemeinwohlaufträgen stelle sich die Situation anders dar, da Frankreich und die Kommission anerkennen, dass den Begünstigten der Gemeinwohlaufträge keine Investitionen auferlegt werden.

5.2. **Stellungnahmen von Corsica Linea**

(540) Corsica Linea nahm zu drei Punkten Stellung: i) zum Vorliegen eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen, ii) zur Vereinbarkeit des Ausschreibungsverfahrens für die Gemeinwohlaufträge mit dem Unionsrecht in Bezug auf Konzessionen und iii) zur nicht erfolgten Vorteilsgewährung zugunsten der Begünstigten der Gemeinwohlaufträge oder jedenfalls zur Vereinbarkeit der Gemeinwohlaufträge mit dem Beschluss der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind ([190]) (im Folgenden „**DAWI-Beschluss**“).

5.2.1. *Vorliegen eines Bedarfs an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen*

(541) In seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss äußerte sich Corsica Linea zu drei Punkten, die die Prüfung des Vorliegens eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen betreffen:

— zur Bewertung der quantitativen Nachfrage nach nicht substituierbaren Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine vom Hafen von Marseille aus, die auf 80 % des in diesem Hafen verzeichneten historischen Verkehrsaufkommens geschätzt wurde;

— zur Festlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in Bezug auf die den Auftragnehmern im Rahmen der Gemeinwohlaufträge auferlegten Mindestfrachttransportkapazität pro Überfahrt, ausgedrückt als Volumen;

— zur Substituierbarkeit der Häfen von Ajaccio und Propriano.

([190]) ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3.

(542) Corsica Linea weist darauf hin, dass sie zu diesen drei Punkten eine von der Analysegruppe durchgeführte wirtschaftliche Studie (im Folgenden „**Analysestudie**“) in Auftrag gegeben habe, die nach seiner Auffassung alle Fakten und wirtschaftlichen Informationen enthalte, auf deren Grundlage der Schluss gezogen werden könne, dass Frankreich bei seinem Nachweis des Vorliegens eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen keinen offensichtlichen Fehler begangen habe.

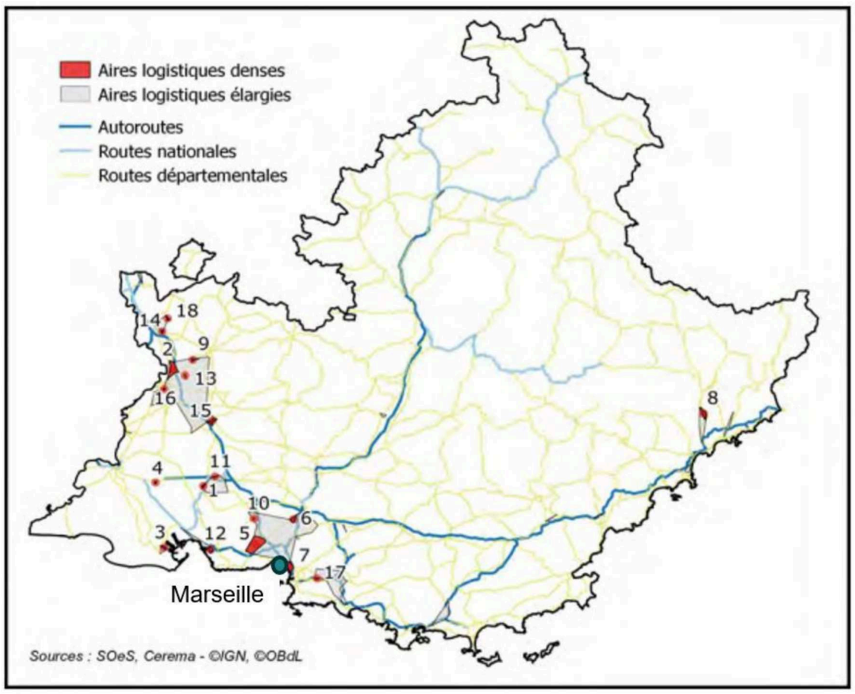
5.2.1.1. Es liege kein offensichtlicher Beurteilungsfehler in Bezug auf die Schätzung des Anteils der Nachfrage nach Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine vor, für den keine Alternative zum Hafen von Marseille in Betracht gezogen wird

(543) Corsica Linea vertritt die Auffassung, dass der Standort der Logistikzentren der Verkehrsunternehmer, die Güter nach Korsika befördern, so gut wie der einzige entscheidende Faktor für die Wahl des Auslaufhafens auf dem Festland sei.

(544) Corsica Linea stützt sich insbesondere auf die Analysestudie, in der die Lage der 18 Logistikgebiete mit der größten Dichte in der Region PACA untersucht worden sei ([191]). Von diesen 18 Gebieten liege nur eines in einer Gemeinde, deren nächstgelegener Hafen nicht Marseille ist. Aus der Analysestudie gehe somit hervor, dass der Wegfall der Güterverkehrsdienste, die über den Hafen von Marseille abgewickelt werden, die überwiegende Mehrheit der Verkehrsunternehmer zwingen würde, einen weiter entfernten Hafen anzufahren, sowie zu einem erheblichen Anstieg der Transportkosten führen würde, der in der Studie auf durchschnittlich 11 % geschätzt werde.

Abbildung 2

Lage der Logistikgebiete in der Region Provence-Alpes-Côte d’Azur



** Chaque aire logistique est repérée par un numéro.*

Quelle: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, *Seite 87*.

Legende: *Aires logistiques denses* — Konzentrierte Logistikgebiete

Aires logistiques élargies — Erweiterte Logistikgebiete

Autoroutes — Autobahnen

([191]) In der Analysestudie wird als Quelle Seite 87 des Atlas der Lagerhäuser und Logistikgebiete in Frankreich von 2015 verwendet, online abrufbar unter: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (abgerufen am 18. Oktober 2024).

Routes nationales — Hauptverkehrsstraßen

Routes départementales — Nebenstraßen

Chaque aire logistique est repérée par un numéro Jedes Logistikgebiet ist mit einer Nummer bezeichnet

(545) Dieser Schätzwert von 11 % sei im Rahmen der Analysestudie durch den Vergleich einer Straßenfahrt zwischen Salon-de-Provence ([192]) mit einer Straßenfahrt zwischen Salon-de-Provence und Toulon ([193]) ermittelt worden. Dabei habe sich ergeben, dass eine Straßenfahrt durch Toulon zusätzliche Kosten für den Straßentransport in Höhe von 75 EUR für einen Verkehrsunternehmer darstelle ([194]), die hauptsächlich auf i) zwei Mautgebühren zwischen Salon-de-Provence und Toulon (die Kosten in Höhe von 35,10 EUR für die Fahrt nach Toulon gegenüber 6,90 EUR für die Fahrt nach Marseille verursachen) und ii) den Anstieg der Kraftstoffkosten zurückzuführen seien ([195]).

5.2.1.2. Frankreich habe die Mindestfrachttransportkapazitäten in den Gemeinwohlaufträgen korrekt festgelegt

(546) Corsica Linea erklärt, dass Frankreich im Hinblick auf die Festlegung der Mindestfrachttransportkapazitäten in den Gemeinwohlaufträgen nicht berechtigterweise ein offensichtlicher Fehler vorgeworfen werden könne, da die Statistiken für 2023 vielmehr belegten, dass diese Mindestkapazitäten ab dem ersten Jahr der Durchführung der Gemeinwohlaufträge regelmäßig überschritten worden seien.

(547) Corsica Linea verweist in diesem Zusammenhang auf die analytische Studie, in der die tatsächlichen Frachtmengen analysiert wurden, die im Jahr 2023 pro Monat von Marseille zu den Häfen von Ajaccio und Bastia befördert wurden. Diese Analysen zeigen, dass der Schwellenwert für die Mindestkapazität sehr oft niedriger ist als die von Corsica Linea tatsächlich beförderten Mengen ([196]).

5.2.1.3. Die Häfen von Ajaccio und Propriano sind nicht substituierbar

(548) Corsica Linea hält die Behauptung von Corsica Ferries, dass die Häfen von Ajaccio und Propriano vollständig substituierbar seien, für unbegründet. Nach Auffassung von Corsica Linea ist die Analyse der Fahrzeiten der entscheidende Faktor, den die Wettbewerbsbehörden zur Abgrenzung eines „Einzugsgebiets“ und somit zur Ermittlung einer möglichen Austauschbarkeit zwischen zwei konkurrierenden Diensten innerhalb des betreffenden Einzugsgebiets gewählt hätten.

(549) Auf der Grundlage der in der analytischen Studie enthaltenen Informationen würden für viele korsische Gemeinden im Einzugsgebiet des Hafens von Propriano die längeren Reisezeiten zum Hafen von Ajaccio statt zum Hafen von Propriano für Fahrgäste eine erhebliche Steigerung der Kosten mit sich bringen ([197]).

([192]) Der Analysestudie zufolge ist die Stadt Salon-de-Provence das geografische Zentrum (durchschnittliche Koordinaten) aller 18 untersuchten konzentrierten Logistikgebiete.

([193]) Zur Berechnung der Straßenfahrt wurden in der Analysestudie die Referenzwerte des Kostensimulators der französischen Beobachtungsstelle für den Straßengüterverkehr (zur Berechnung der Kosten für den Straßentransport) und der Website Mappy (zur Berechnung der Entfernungen) herangezogen. Berücksichtigt werden in der Analysestudie i) die Kraftstoffkosten (geschätzte Kosten für den Kraftstoffverbrauch in Höhe von 0,319 EUR/km), ii) die Lohnkosten für den Fahrer (die Fahrpersonalkosten pro Stunde Dienstzeit, die dem Fahrzeug zugewiesen wird, belaufen sich auf 17,39 EUR/Std.), iii) die Mautkosten, iv) die Verschleißkosten, d. h. die Wartungs- und Reparaturkosten (die Kosten für Fahrzeugwartung und -reparatur betragen 0,083 EUR/km) und v) die Kosten für die Reifenreparatur (die Kosten für die Reifenreparatur betragen 0,025 EUR/km).

([194]) Die Kosten für Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine vom geografischen Zentrum der Region PACA (Salon-de-Provence) zum Hafen von Toulon belaufen sich auf 116 EUR gegenüber 41,14 EUR zum Hafen von Marseille. Der Analysestudie zufolge vervielfachen sich die Kosten für den Landtransport über Toulon statt über Marseille im Durchschnitt um das 2,8-Fache.

([195]) In der Analysestudie wurden bei den ihren Berechnungen auch die Kosten des Seetransports berücksichtigt, doch wurde davon ausgegangen, dass der Preis für den Seetransport von Toulon und von Marseille derselbe war, nämlich 40 EUR/Lfm. von Kai zu Kai (640 EUR pro Lkw bei einer durchschnittlichen Länge des Lkws von 16 Metern). Die Kosten für den Seetransport sind daher für diese Analyse gleich null.

([196]) In der analytischen Studie wird festgestellt, dass der in den öffentlichen Dienstleistungsverträgen verwendete Schwellenwert häufig niedriger ist als das maximale Volumen nicht substituierbarer Fracht, das monatlich von Corsica Linea befördert wird: dies gilt für sechs der zwölf Monate des Jahres 2023 für die Route Marseille-Bastia und für fünf der zwölf Monate des Jahres 2023 für die Route Marseille-Ajaccio.

([197]) Der analytischen Studie zufolge würden für eine einfache Fahrt von Propriano oder seinem Umland zum Hafen von Ajaccio geschätzte zusätzliche Fahrtkosten in Höhe von ca. 8,00 EUR entstehen, wobei die Kraftstoffkosten 1,99 EUR pro Liter für einen kleinen PKW mit einem Verbrauch von 5,2 Litern/100 km entsprächen.

5.2.2. *Einhaltung der Vorschriften der EU über Konzessionen*

5.2.2.1. Die kurze Zeit, die nach der Ausschreibung für die Mobilisierung von Schiffen zur Verfügung stand, stellte kein Hindernis für die Bewerbung von Corsica Ferries dar

(550) Corsica Linea ist der Auffassung, dass der kurze Zeitraum zwischen dem Tag der Vergabe der Gemeinwohlaufträge und dem Beginn der Dienstleistungen Corsica Ferries nicht daran hätte hindern können, sich um das Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungen zu bewerben.

(551) *Erstens* ist Corsica Linea der Auffassung, dass potenziellen Bewerbern in der im Amtsblatt der Europäischen Union am 6. Mai 2022 veröffentlichten öffentlichen Ausschreibung mitgeteilt wurde, dass die in den öffentlichen Dienstleistungsverträgen vorgesehenen Dienstleistungen am 1. Januar 2023 beginnen sollten. Die potenziellen Bewerber wurden folglich acht Monate vor Beginn der betreffenden Dienstleistungen informiert. Darüber hinaus war auch das Inkrafttreten der Gemeinwohlaufträge am 1. Januar 2023, unmittelbar nach der am 22. Januar 2022 erfolgten Einleitung der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen durch die französischen Behörden, angekündigt worden. Nach Angaben von Corsica Linea wurden daher alle Schifffahrtsunternehmen, die voraussichtlich ein Angebot abgeben würden, ab Januar 2022 und spätestens bis zum 6. Mai 2022 über das Datum des Beginns der Gemeinwohlaufträge informiert.

(552) *Zweitens* weist Corsica Linea darauf hin, dass in den am 6. Mai 2022 veröffentlichten Vorschriften für Angebote angekündigt worden sei, dass die Bewerber ihre Bewerbungen und Angebote bis zum 25. Juli 2022 einreichen müssten und dass vorläufig alle Verhandlungssitzungen im August 2022 beginnen würden. Daher hätte ein Bewerber, der im Juli 2022 ein ernsthaftes Angebot einreichte und voraussichtlich in der Lage war, den Zuschlag zu erhalten, fast fünf Monate Zeit gehabt, um seine Flotte auf den Strecken, für die er sich beworben hatte, einzusetzen.

(553) Da *schließlich* den französischen Behörden bei Ablauf der Frist für die Einreichung von Angeboten (25. Juli 2022) bekannt war, dass nur Corsica Linea und La Méridionale Angebote eingereicht hatten, konnten sie, ohne gegen die Bestimmungen der Richtlinie über die Konzessionsvergabe zu verstoßen, beschließen, die Dauer der Verhandlungen zu verlängern und den Zeitraum zwischen dem Tag der Vergabe der Gemeinwohlaufträge und ihrem Inkrafttreten zu verkürzen. Da Corsica Ferries kein Bewerber um die Gemeinwohlaufträge war, konnte die tatsächliche Dauer der Verhandlungsphase nicht gegen die Richtlinie über die Konzessionsvergabe verstoßen.

5.2.2.2. Der Umfang der Mindestanforderungen umfasste keine außerplanmäßigen, zusätzlichen Hin- und Rückfahrten

5.2.2.2.1. Der Umfang der Mindestanforderungen erstreckte sich nicht auf außerplanmäßige, zusätzliche Hin- und Rückfahrten

(554) Corsica Linea weist darauf hin, dass es einem öffentlichen Auftraggeber nach Artikel 37 der Richtlinie über die Konzessionsvergabe freistehe, Mindestanforderungen festzulegen und dabei deren Umfang und Inhalt frei zu bestimmen. Die vom öffentlichen Auftraggeber in den Ausschreibungsunterlagen festgelegten Mindestanforderungen seien nur innerhalb der engen Grenzen ihres Wortlauts zu verstehen.

(555) Corsica Linea weist darauf hin, dass diese Anforderungen im vorliegenden Fall in Artikel 2.4 der Vorschriften für Angebote enthalten gewesen seien. Zwar war es laut Corsica Linea erforderlich, für das genaue Verständnis des Umfangs einiger dieser Mindestanforderungen auf Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge Bezug zu nehmen, doch könne Anhang 1 nicht insgesamt eine Mindestanforderung darstellen.

(556) Nach Auffassung von Corsica Linea führt diese Schlussfolgerung zu den folgenden Ergebnissen.

(557) Hinsichtlich der zusätzlichen Hin- und Rückfahrten weist Corsica Linea zunächst darauf hin, dass sie in Artikel 2.4 der Angebotsvorschriften nicht erwähnt würden. Es würden nur „Fahrpläne“ und „Bedienungshäufigkeit“ erfasst. Darüber hinaus würden die zusätzlichen Hin- und Rückfahrten nur in Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge als Möglichkeit aufgeführt, deren Durchführung im Ermessen der französischen Behörden liege. Diese Bezugnahmen wiesen daher kein Merkmal der „Fahrpläne“ der zusätzlichen Hin- und Rückfahrten oder ihrer „Häufigkeit“ im Sinne der Mindestanforderung nach Artikel 2.4 der Angebotsvorschriften auf. Außerdem sei es unmöglich, den Ausdruck einer während der Ausführung des Auftrags entstehenden Möglichkeit durch einen öffentlichen Auftraggeber mit einer Mindestanforderung im Sinne von Artikel 37 der Richtlinie über die Vergabe von Konzessionen gleichzusetzen, d. h. den „(insbesondere technischen, physischen, funktionellen und rechtlichen) Bedingungen und Merkmale[n], die jedes Angebot erfüllen beziehungsweise aufweisen sollte“.

(558) In Bezug auf außerplanmäßige Hin- und Rückfahrten weist Corsica Linea darauf hin, dass weder Artikel 2.4 der Vorschriften für Angebote noch Anhang 1 die Möglichkeit von außerplanmäßigen Hin- und Rückfahrten vorsähen. Aus diesen Bestimmungen ließe sich daher nicht ableiten, dass es in Bezug auf außerplanmäßige Hin- und Rückfahrten im Zusammenhang mit Fahrplänen oder Häufigkeiten besondere Merkmale gebe, die für sich allein eine Mindestanforderung darstellten.

(559) Da weder zusätzliche noch außerplanmäßige Hin- und Rückfahrten eine Mindestanforderung darstellten, könnten die Angebotsvorschriften entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries nicht den Besitz einer Flotte für solche Hin- und Rückfahrten verlangen, die speziell diesen Fahrten zugewiesen werden müsste. Nach Auffassung von Corsica Linea bestätigen zwei weitere Gründe dieses Argument.

(560) Erstens ist es nach Artikel 17 und 18 der Gemeinwohlaufträge (Erwägungsgründe 285-287) zwar Sache des korsischen Verkehrsamts, über die Durchführung von außerplanmäßigen und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten zu entscheiden, doch ist diese Option nicht mit der Verpflichtung verbunden, ein oder mehrere Schiffe zu mobilisieren, um darauf zu reagieren ([198]).

(561) Zweitens hätte die Annahme, wie sie von Corsica Ferries vorgenommen wird, dass die öffentlichen Auftraggeber den Besitz eines zusätzlichen Schiffes verlangt hätten, um rasch auf die Möglichkeit einiger zusätzlicher oder außerplanmäßiger Hin- und Rückfahrten zu reagieren, angesichts der erheblichen zusätzlichen Ausgleichsleistungen, die zur Deckung der Kosten für die Stilllegung von Schiffen, die im Wesentlichen nicht in Betrieb gewesen wären, erforderlich gewesen wären, keinen wirtschaftlichen Sinn gehabt.

5.2.2.2.2. Die Angebote von Corsica Linea entsprachen den Vorschriften für Angebote

(562) *Erstens* weist Corsica Linea darauf hin, dass in ihren endgültigen Angeboten in Bezug auf außerplanmäßige und zusätzliche Hin- und Rückfahrten keine Änderungen an Anhang 1 oder an den Artikeln 16 und 17 des Entwurfs der Gemeinwohlaufträge vorgenommen worden seien. Die Anhänge 1, die zur Stützung der endgültigen Angebote von Corsica Linea für die Lose 1, 3 und 5 eingereicht wurden, enthielten lediglich auf der Grundlage ihrer Kenntnisse im Bereich der Seeverkehrsdienste Vorschläge, wo zusätzliche Hin- und Rückfahrten untergebracht werden könnten.

(563) *Zweitens* vertritt Corsica Linea in Bezug auf die Transportkapazität der Schiffe (Fahrgäste und Fracht) die Auffassung, dass die Kapazität, die die von ihr den verschiedenen Losen zugewiesen Schiffe böten, der Mindestkapazität für die Beförderung von Fracht und Fahrgästen entspreche. Corsica Linea macht ferner geltend, dass alle ihre Schiffe die Mindestanzahl der Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität erfüllten ([199]).

5.2.2.3. Die Laufzeit der Gemeinwohlaufträge steht im Einklang mit EU-Recht

(564) Corsica Linea stimmt der vorläufigen Prüfung der Kommission hinsichtlich der gerechtfertigten Laufzeit der Gemeinwohlaufträge zu. Das Unternehmen übermittelte zwei zusätzliche Stellungnahmen zu diesem Punkt.

(565) *Erstens* ist Corsica Linea der Auffassung, dass die Laufzeit der Gemeinwohlaufträge mit den im EU-Recht festgelegten Standards im Einklang steht. Corsica Linea verweist in diesem Zusammenhang auf die Entscheidungspraxis der Kommission in Bezug auf Gemeinwohlaufträge im Seeverkehr in Kroatien ([200]) und Norwegen ([201]), die eine Laufzeit von fast zehn Jahren haben.

(566) *Zweitens* erfordert die Durchführung der Gemeinwohlaufträge entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries Investitionen der Konzessionäre.

([198]) In diesem Zusammenhang betont Corsica Linea, dass die technischen Begleitausschüsse nach Artikel 17 und 18 der Gemeinwohlaufträge dafür zuständig seien, das Auftreten eines besonderen Bedarfs sowie etwaiger Konflikte bei der Nutzung der Flotte des Auftragnehmers zu berücksichtigen, die die Anwendung dieser Instrumente zur Anpassung der Seeverkehrsdienste in Form von außerplanmäßigen und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten rechtfertigen würden.

([199]) Corsica Linea erwähnt, dass das Schiff Paglia Orba ursprünglich eine Kabine für Personen mit eingeschränkter Mobilität hatte. Im Einklang mit der von Corsica Linea während des Ausschreibungsverfahrens eingegangenen Verpflichtung sollte dieses Schiff jedoch i) durch eines der sieben anderen Schiffe der dem Dienst zugewiesenen Flotte ersetzt werden, falls gemäß Artikel 20 der Gemeinwohlaufträge zwei Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität für den öffentlichen Dienst erforderlich wären, und ii) sollte es mittels Modernisierung rasch mit einer zweiten Kabine für Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet werden. Corsica Linea verweist in diesem Zusammenhang auf das Urteil des Verwaltungsgerichts Bastia vom 19. März 2019 (Société La Méridionale, Nr. 1900289), in dem die Möglichkeit anerkannt wurde, zur Ausführung des Vertrags „eine Verpflichtung zur Einhaltung“ einzugehen. Diese Einhaltung wurde nunmehr erreicht, sodass die Paglia Orba jetzt über zwei Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität verfügt.

([200]) Beschlüsse der Kommission vom 12. Juli 2018 in den Sachen SA.48119 — Kroatien — Croatian Ferries: gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (ABl. C 339 vom 21.9.2018, S. 1) und SA.49523 — Kroatien — Croatian Ferries: gemeinwirtschaftliche Verpflichtung 3 (ABl. C 339 vom 21.9.2018, S. 2).

([201]) Siehe Fußnote 25.

(567) Corsica Linea weist darauf hin, dass zwischen Konzessionsverträgen für Dienstleistungen (wie beispielsweise Gemeinwohlaufträgen), die den Betrieb einer Dienstleistung betreffen, und Konzessionsverträgen für den Bau bzw. die Modernisierung von Infrastruktur, die den Bau von Infrastruktur betreffen und umfangreiche Investitionen erfordern, unterschieden werden sollte. Da im zweiten Fall die Schaffung der Infrastruktur Gegenstand des Vertrags ist, müssen die vom Konzessionär getätigten Investitionen im Konzessionsvertrag genau beschrieben werden. Dies gilt nicht für Dienstleistungsverträge, bei denen es Sache des Konzessionärs ist, unter Aufsicht des öffentlichen Auftraggebers zu entscheiden, welche Investitionen erforderlich sind, um die ständige Verfügbarkeit der materiellen Mittel, die für die ordnungsgemäßen Erbringung der Dienstleistung und die Gewährleistung ihrer Durchführung erforderlich sind, sichergestellt ist.

(568) Corsica Linea weist darauf hin, dass die Bewerber im vorliegenden Fall die Dienstleistung mit ihren eigenen Schiffen erbringen und während der gesamten Ausführung der Gemeinwohlaufträge eine eigene leistungsstarke Flotte unter Einhaltung der geltenden Umweltvorschriften unterhalten mussten.

(569) Corsica Linea beschreibt die Entwicklung des geltenden Rechtsrahmens, insbesondere der Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates ([202]) und der Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates ([203]).

(570) Corsica Linea zufolge sieht die Richtlinie (EU) 2023/959 vor, dass das System der Quotenzuteilung und die Abgabeanforderungen für Seeverkehrstätigkeiten auf der Grundlage eines abgestuften Zeitplans für 100 % der Emissionen von Schiffen gelten (40 % ab 2024 und 100 % ab 2026). Darüber hinaus sieht die Verordnung (EU) 2023/1805 Maßnahmen zur Verringerung der Intensität der Treibhausgasemissionen von im Verkehrssektor verwendeten Kraftstoffen vor (von 2 % im Jahr 2025 auf 80 % bis 2050).

(571) Corsica Linea erklärt, dass die Anwendung dieser Vorschriften Investitionen in umweltfreundlichere Schiffe erfordert, um eine hohe Besteuerung zu vermeiden. Corsica Linea veranschlagt die Kosten für die Anpassung dieser Schiffe an die Umweltnormen auf 12 Mio. EUR. Ebenso erwähnt sie, dass sie eine Investition in Höhe von 145 Mio. EUR in ein neues, mit Flüssigerdgas betriebenes Schiff tätigte, das voraussichtlich 2026 geliefert wird und den Gemeinwohlaufträgen zugewiesen werden könnte.

(572) Corsica Linea weist schließlich darauf hin, dass diese Investitionsentscheidungen, soweit die Höhe der Ausgleichsleistung durch die in den Angeboten vorgelegten vorläufigen Betriebsrechnungen vertraglich begrenzt sei und volle Vertragskraft habe (Anhang 9 der Gemeinwohlaufträge), keinen Einfluss auf die Höhe des Ausgleichs hätten. Seiner Ansicht nach müssten die Konzessionäre daher über einen hinreichend langen Zeitraum Einblick in die Einnahmen aus dem Betrieb der Dienstleistungen haben.

5.2.3. *Die Gemeinwohlaufträge stellen keine staatliche Beihilfe dar bzw. sind zumindest nach dem DAWI-Beschluss von der Anmeldepflicht befreit*

(573) Corsica Linea ist der Auffassung, dass die Maßnahmen keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, da die vier Altmark-Kriterien, insbesondere das vierte, erfüllt sind. In jedem Fall erfüllen die Maßnahmen alle im DAWI-Beschluss festgelegten Kriterien und waren daher von der Pflicht zur Anmeldung bei der Kommission befreit.

5.2.3.1. Die Gemeinwohlaufträge erfüllen das vierte Altmark-Kriterium

(574) Entgegen der vorläufigen Analyse der Kommission im Einleitungsbeschluss ist Corsica Linea der Auffassung, dass im Verfahren zur Vergabe der Gemeinwohlaufträge tatsächlich ein echter Wettbewerbsdruck bestanden habe, der es ermöglicht habe, das für die Allgemeinheit wirtschaftlich günstigste Angebot auszuwählen.

([202]) Richtlinie (EU) 2023/959 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union, (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *Erstens* weist Corsica Linea darauf hin, dass außer Corsica Ferries, Corsica Linea und La Méridionale kein französischer oder ausländischer Seeverkehrsbetreiber Interesse am korsischen Markt bekundet habe, sei es durch die Teilnahme an den verschiedenen Ausschreibungen oder öffentlichen Konsultationen Frankreichs oder durch den Betrieb von Strecken im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

(576) *Zweitens* weist Corsica Linea darauf hin, dass in Bezug auf den Gemeinwohlauftrag für den Seeverkehrsdienst nach Propriano, bei dem Corsica Linea nachweislich im Wettbewerb mit La Méridionale gestanden habe, ein ausreichender Wettbewerb beobachtet worden sei, sodass die regionale Behörde das wirtschaftlich günstigste Angebot auswählen konnte. Was die anderen an Corsica Linea (Bastia, L'Île-Rousse und Ajaccio) vergebenen Lose betrifft, so schließt das Fehlen eines konkurrierenden Angebots grundsätzlich nicht aus, dass ausreichender Wettbewerbsdruck besteht, um annehmen zu können, dass das vierte Altmark-Kriterium erfüllt ist ([204]).

(577) *Drittens* habe nach Aussage von Corsica Linea ein erheblicher Wettbewerbsdruck bestanden, da allgemein bekannt gewesen sei, dass drei Wirtschaftsbeteiligte (Corsica Linea, La Méridionale und Corsica Ferries) wahrscheinlich in den Vergabeverfahren für die Gemeinwohlaufträge Anträge stellen würden.

(578) *Viertens* habe das von OTC und CdC geführte Verhandlungsverfahren zu einer erheblichen Senkung der im ursprünglichen und im endgültigen Angebot von Corsica Linea geforderten Ausgleichleistung für diejenigen Lose geführt, für die sie als erfolgreiche Bieterin bestimmt worden sei, was das Bestehen einer echten Verhandlungsmacht der französischen Behörden belege.

(579) Und *schließlich* seien die französischen Behörden, obwohl nur ein endgültiges Angebot für einige Lose eingegangen sei, nicht verpflichtet gewesen, diese anzunehmen, wenn sie als zu teuer erachtet worden wären.

5.2.3.2. Die Gemeinwohlaufträge stehen in jedem Fall im Einklang mit dem DAWI-Beschluss

(580) Corsica Linea ist der Auffassung, dass die in Rede stehenden Maßnahmen entgegen den Ausführungen der Kommission in den Erwägungsgründen 395 bis 398 des Einleitungsbeschlusses alle Kriterien des DAWI-Beschlusses erfüllen. Das Unternehmen meint, dass i) der DAWI-Beschluss auf den vorliegenden Fall Anwendung findet, ii) bestimmte Seeverkehrsrouten den Schwellenwert für die Befreiung von der Anmeldung nicht überschreiten und iii) die Gemeinwohlaufträge alle anderen Kriterien des DAWI-Beschlusses erfüllen.

5.2.3.2.1. Der DAWI-Beschluss gilt für kombinierte Dienstleistungen (Fracht/Fahrgäste)

(581) Corsica Linea bestreitet die vorläufige Auffassung der Kommission, dass der DAWI-Beschluss nur für die Personenbeförderung im Seeverkehr gelte, insbesondere aufgrund dessen, dass der DAWI-Beschluss nur in Bezug auf die beförderten Fahrgäste einen Schwellenwert festlege.

(582) Nach Auffassung von Corsica Linea widerspricht die von der Kommission vorgeschlagene Auslegung eindeutig dem Wortlaut des Textes selbst und seinem Zweck, wie er durch Erwägungsgrund 24 des DAWI-Beschlusses klargestellt wird. Aus diesem Erwägungsgrund geht hervor, dass der gesamte Seeverkehr (einschließlich des Frachtverkehrs) in den Anwendungsbereich des DAWI-Beschlusses fällt. Folge man der Auslegung der Kommission folgen, könnte kein Seefrachtdienst in den Genuss des DAWI-Beschlusses kommen, was gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz verstoßen würde.

(583) Corsica Linea weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Entscheidungspraxis der Kommission erlaube, den DAWI-Beschluss auf kombinierte Dienstleistungen anzuwenden, bei denen der im DAWI-Beschluss festgelegte Schwellenwert für den Passagierverkehr nicht überschritten worden sei ([205]).

(584) Darüber hinaus ist Corsica Linea der Auffassung, dass die im DAWI-Beschluss vorgenommene Bezugnahme auf einen einzigen Schwellenwert für Fahrgäste allein dadurch gerechtfertigt sei, dass der Passagierverkehr allenfalls ein Gesamtindikator für die wirtschaftliche Bedeutung einer bestimmten Route sei. Nach Auffassung von Corsica Linea ist es schwer vorstellbar, dass Frachtvolumina, die nicht in einem angemessenen Verhältnis zum Passagierverkehr stehen, auf derselben Route befördert werden könnten.

([204]) Urteil vom 16. September 2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, Rn. 240-254.

([205]) Corsica Linea verweist auf den Beschluss (EU) 2022/1328 der Kommission vom 30. September 2021 über die Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), die Italien und die Region Latium für Laziomar und seinen Erwerber CLN durchführten (ABl. L 200 vom 29.7.2022, S. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), Erwägungsgründe 484 ff.

5.2.3.2.2. Alle Voraussetzungen des DAWI-Beschlusses sind erfüllt

(585) Corsica Linea ist der Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge mit Artikel 4 des DAWI-Beschlusses im Einklang stehen: sie weist darauf hin, dass es im vorliegenden Fall tatsächlich eine Betrauung gebe, die alle Anforderungen dieses Artikels enthalte, wie es die Kommission in den Erwägungsgründen 275 ff. des Einleitungsbeschlusses festgestellt habe ([206]).

(586) Corsica Linea ist ferner der Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge mit den Artikeln 5 und 6 des DAWI-Beschlusses im Einklang stehen, da die Methoden zur Berechnung der Ausgleichsleistung und zur Überprüfung, dass keine Überkompensation vorliegt, in den Gemeinwohlaufträgen festgelegt sind, wie die Kommission im Einleitungsbeschluss festgestellt hat (Erwägungsgründe 345 bis 377).

(587) Schließlich ist Corsica Linea der Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge insofern die in Artikel 7 des DAWI-Beschlusses festgelegten Voraussetzungen erfüllten, als die französischen Behörden auf der TED-Plattform (auf der alle Verträge und Konzessionen in den Mitgliedstaaten aufgeführt sind, die Schwellenwerte, für die eine Veröffentlichung auf EU-Ebene vorgeschrieben ist, überschreiten) eine Vergabebekanntmachung für die Gemeinwohlaufträge veröffentlicht hätten, die alle nach Artikel 7 des DAWI-Beschlusses erforderlichen Informationen enthielt ([207]).

5.3. **Stellungnahme von La Méridionale**

(588) La Méridionale macht in seiner Stellungnahme zunächst geltend, dass die Gemeinwohlaufträge keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellten. In jedem Fall erfüllten die Gemeinwohlaufträge die Bedingungen des DAWI-Beschlusses und seien von jeder vorherigen Anmeldung bei der Kommission ausgenommen. Die Gemeinwohlaufträge stünden zumindest im Einklang mit dem DAWI-Rahmen ([208]).

5.3.1. *Die Gemeinwohlaufträge stellen keine staatliche Beihilfe dar*

(589) La Méridionale ist der Auffassung, dass ihr durch die Gemeinwohlaufträge kein Vorteil gewährt worden sei, da diese alle Altmark-Kriterien, einschließlich des ersten und vierten Kriteriums, erfüllten.

5.3.1.1. Die Gemeinwohlaufträge erfüllen das erste Altmark-Kriterium

(590) La Méridionale ist der Auffassung, dass der Gegenstand der Gemeinwohlaufträge einem Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen entspricht. Das Unternehmen führt aus, dass die französischen Behörden korrekterweise i) eine Nachfrage der Nutzer nach der Beförderung von Fracht mit Zugmaschine und ii) ein Marktversagen festgestellt hätten. Schließlich vertrat es iii) die Auffassung, dass Frankreich die Gemeinwohlaufträge in einer Weise definiert habe, die in einem angemessenen Verhältnis zum Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen stehe.

5.3.1.1.1. Frankreich ermittelte die Nutzernachfrage korrekt

(591) La Méridionale ist der Auffassung, dass Frankreich die Nachfrage der Nutzer des Seefracht- und Passagierverkehrs korrekt ermittelt habe. Dies gilt insbesondere für die Seebeförderung von Fracht mit Zugmaschine, zu dem La Méridionale eine Reihe von Anmerkungen machte.

(592) La Méridionale erklärt, dass sie zwei wirtschaftliche Analysen in Auftrag gegeben habe, die von Deloitte durchgeführt wurden (im Folgenden „**Deloitte-Bericht**“) und sich insbesondere auf i) die fehlende Substituierbarkeit der Häfen von Toulon und Marseille für die Seebeförderung von Fracht mit Zugmaschine bezogen hätten. La Méridionale macht geltend, dass der Deloitte-Bericht die Analyse der französischen Behörden bestätige, wonach die Austauschbarkeit zwischen den Häfen von Marseille und Toulon für die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine sehr gering sei.

(593) *Erstens* gehe aus qualitativer Sicht aus den gesammelten Erkenntnissen hervor, dass Spediteure, die ihre Kosten minimieren wollen, Toulon aus folgenden Gründen nicht als Alternative zu Marseille betrachten:

— der Hafen von Marseille liegt strategisch günstig an der Mündung der Rhône in der Nähe der zahlreichen Logistikstützpunkte, die sich über das gesamte Tal erstrecken;

([206]) Corsica Linea weist diesbezüglich darauf hin, dass in Artikel 2 der Gemeinwohlaufträge ausdrücklich auf den DAWI-Beschluss verwiesen wird.

([207]) Bekanntmachung über die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen, ABl. S 15/2023.

([208]) La Méridionale weist im Einzelnen darauf hin, dass ihre Stellungnahme nur für die ihr allein oder gemeinsam mit Corsica Linea erteilten Gemeinwohlaufträge gelten.

— es bietet Wirtschaftsbeteiligten ein multimodales Netz und befindet sich an der Kreuzung zweier wichtiger europäischer Güterverkehrskorridore (Mittelmeer-Achse und Nord-Mittelmeer-Achse);

— Marseille verfügt über ein Einzugsgebiet, das das gesamte südöstliche Viertel Frankreichs abdeckt ([209]), während der Hafen von Toulon viel stärker lokal ausgerichtet ist und nur drei Gewerbeparks umfasst ([210]);

— Gefahrgut kann nicht nach Toulon transportiert werden, da solche Güter im Hafen aufgrund der Nähe zu militärischen Einrichtungen verboten sind.

(594) *Zweitens* weist La Méridionale in quantitativer Hinsicht darauf hin, dass der Deloitte-Bericht die sehr geringe Austauschbarkeit der Häfen Marseille und Toulon für Fracht mit Zugmaschine bestätige. Im Deloitte-Bericht wurde geschätzt, dass weniger als 20 % der Spediteure bei einer Preiserhöhung um 5-10 % in Marseille den Hafen von Toulon anstelle des Hafens Marseille wählen würden.

(595) Um zu dieser Schlussfolgerung zu gelangen, stützte sich der Deloitte-Bericht zunächst auf zwei Datenbanken, nämlich i) die öffentliche Datenbank, in der konzentrierte Logistikgebiete ([211]) und erweiterte Logistikgebiete ([212]), die 2015 in Frankreich ([213]) bestanden, aufgeführt sind, und ii) eine von La Méridionale bereitgestellte Datenbank, in der die auf dem französischen Festland bestehenden Lagerhäuser seiner Kunden unter Frachtspediteuren für Fracht mit Zugmaschine im Jahr 2021 aufgeführt sind. Nachdem die verschiedenen Lagerhäuser auf der Grundlage dieser Datenbanken ermittelt worden waren, wurden im Bericht von Deloitte die Gesamtkosten des Frachtverkehrs nach Korsika anhand eines Fährpreises von 35 EUR/Lfm. für die Häfen von Toulon und Marseille und Kosten für die Beförderung auf der Straße von 1,13 EUR pro Kilometer ermittelt ([214]).

(596) Dem Deloitte-Bericht zufolge zeigen die Ergebnisse, dass bei einer 10 %igen Preiserhöhung für eine Überfahrt ab dem Hafen von Marseille für die überwiegende Mehrheit der Spediteure eine Passage durch den Hafen von Marseille nach wie vor wirtschaftlich sinnvoll wäre. Nur durchschnittlich 4,7 % der Spediteure würden von einem Wechsel zum Hafen von Toulon profitieren. Der Deloitte-Bericht kommt zu dem Schluss, dass die Schätzung einer an nur ein Verkehrsmittel gebundenen Nachfrage von 80 % für Fracht mit Zugmaschine in Marseille konservativ war.

([209]) Der Deloitte-Bericht bezieht sich auf Karten auf der Website von Upply (ein auf den Frachtverkehr, insbesondere den Straßengüterverkehr spezialisiertes Unternehmen), vom 4. Juli 2019 und abrufbar unter: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (abgerufen am 18. Oktober 2024), und von der Agentur für Stadtplanung Marseille aus dem Bericht „Logistics in the PACA Region — Diagnostics and Challenges" (Januar 2019), abrufbar unter: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (S. 16) (abgerufen am 18. Oktober 2024).

([210]) La Méridionale verweist i) auf den Bericht der Agentur für Stadtplanung Marseille, *Logistics in the PACA Region — Diagnostics and Challenges* (Januar 2019), abrufbar unter: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (abgerufen am 18. Oktober 2024) und ii) auf eine Studie vom 18. Juni 2020, die von einem Berater im Auftrag der Var CCI im Rahmen einer Informationsreise zur Untersuchung der Energieströme in den Häfen um die Bucht von Toulon und deren Hinterland durchgeführt wurde und aus der hervorgeht, dass das Einzugsgebiet des Hafens von Toulon auf das Gebiet zwischen den Städten Bandol, Signes und Hyères beschränkt ist (Studie abrufbar unter: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (abgerufen am 18. Oktober 2024). La Méridionale zufolge zeigt die Abbildung auf S. 5 der zweiten Studie eindeutig, dass das Einzugsgebiet des Hafens von Toulon nur die drei wichtigsten Gewerbeparks in der Nähe des Hafens umfasst, nämlich: Signes, Toulon West und Toulon East.

([211]) Nach dem Deloitte-Bericht ist ein konzentriertes Logistikgebiet ein Gebiet, in dem alle Teilelager oder Logistikplattformen mit einer Fläche von mehr als 5 000 m² weniger als zwei Kilometer voneinander entfernt sind. Jedes Logistikgebiet besteht aus mindestens drei Lagerhäusern oder Logistikplattformen mit einer Fläche von mehr als 5 000 m².

([212]) Nach dem Deloitte-Bericht ist ein erweitertes Logistikgebiet ein Gebiet, in dem alle Lagerhäuser oder Logistikplattformen mit einer Fläche von mehr als 5 000 m² weniger als sechs Kilometer voneinander entfernt sind. Jedes Logistikgebiet besteht aus mindestens drei Lagerhäusern oder Logistikplattformen mit einer Fläche von mehr als 5 000 m².

([213]) Atlas der Lagerhäuser und Logistikgebiete in Frankreich im Jahr 2015, abrufbar unter: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (abgerufen am 18. Oktober 2024).

([214]) Der Deloitte-Bericht bezieht sich auf Daten des nationalen Straßenausschusses für das Jahr 2019, denen zufolge sich die jährlichen Kosten eines 40-Tonnen-Langstrecken-LKWs auf 1,13 EUR/km belaufen. Dies umfasst die Kosten eines Fahrers, die Kosten für den Besitz und die Finanzierung des Fahrzeugs, die Kosten für Kraftstoff, Reifen, Wartung, Maut und Vignetten sowie Versicherungskosten und Kraftfahrzeugsteuern.

5.3.1.1.2. Frankreich hat das Marktversagen korrekt analysiert

5.3.1.1.2.1. Die private Versorgung durch Corsica Ferries ohne die Gemeinwohlaufträge ist nicht glaubhaft

(597) La Méridionale ist der Auffassung, dass die französischen Behörden das Marktversagen, das für die Notwendigkeit eines öffentlichen Seeverkehrsdienstes zwischen Korsika und dem Hafen von Marseille kennzeichnend war, korrekt geprüft hätten.

(598) La Méridionale weist darauf hin, dass das im Rahmen der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen vorgelegte Angebot von Corsica Ferries nicht als glaubwürdig angesehen werden könne, da die Kapazität, die Corsica Ferries in Ermangelung der Gemeinwohlaufträge einsetzen würde, nicht mit der Kapazität des Hafens von Toulon vereinbar sei. Laut Deloitte-Bericht beruhte die Kapazität, die von Corsica Ferries für den Fall, dass kein Gemeinwohlauftrag ([215]) besteht, angegeben wurde, auf einer Auslastungsquote von 539 % im Hafen von Toulon im Zeitraum 2023-2028 ([216]), d. h. einem Frachtvolumen von mehr als dem Fünffachen der derzeitigen Kapazität des Hafens.

5.3.1.1.2.2. Die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfolgte Eröffnung der Route Toulon-L'Île-Rousse durch La Méridionale im Jahr 2024 stellt das Vorliegen eines Marktversagens nicht infrage

(599) La Méridionale gibt an, ab 2024 eine neue Route zwischen Toulon und Livorno (Italien) mit Zwischenstopp in L'Île-Rousse eröffnet zu haben. Das Unternehmen weist jedoch darauf hin, dass diese Initiative in keiner Weise die Schlussfolgerungen der französischen Behörden hinsichtlich des Vorliegens eines Marktversagens, das den Abschluss der Gemeinwohlaufträge rechtfertigt, berührt.

(600) La Méridionale bekräftigt, dass es ihr im Rahmen der für die Route von Korsika zum französischen Festland geltenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen freistehe, außerhalb der Gemeinwohlaufträge neue Dienstleistungen anzubieten. In diesem Zusammenhang weist sie darauf hin, dass die Änderung seiner Beteiligungsstruktur und ihres Managements ab Juni 2023 dazu geführt habe, dass sie eine neue Geschäftsstrategie mit einer Öffnung für internationale Strecken ausgearbeitet habe. Mit der neuen Route nach Italien wird dieses Ziel unmittelbar erreicht.

(601) *Erstens* weist La Méridionale darauf hin, dass diese Route nur die Personenbeförderung betreffe und sich in erster Linie an Touristen richte. Es handelt sich somit nicht um die Beförderung von Fracht oder Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen.

(602) *Zweitens* trägt La Méridionale vor, dass die Betriebsrechnungen für die Route Toulon-L'Île-Rousse und das zugewiesene Schiff „Kalliste" getrennt von denen der Routen Marseille-Ajaccio und Marseille-Porto-Vecchio geführt würden, die im Rahmen der Gemeinwohlaufträge betrieben würden, sodass sichergestellt werde, dass keine Quersubventionierung der Abschreibungs- und Betriebskosten der Schiffe vorliege.

(603) In diesem Zusammenhang weist La Méridionale die in Erwägungsgrund 216 des Einleitungsbeschlusses dargelegten Rügen von Corsica Ferries in Bezug auf die Nutzung des Schiffes „Kalliste" durch Corsica Linea zurück, was La Méridionale daran hätte hindern können, ihren Verpflichtungen aus den Gemeinwohlaufträgen nachzukommen.

(604) La Méridionale erläutert, dass die Kalliste zwar im Juli und August 2023 von Corsica Linea genutzt worden sei, dies jedoch als Reaktion auf die außergewöhnliche Situation eines Brandes auf einem der Schiffe von Corsica Linea (Monte d'Oro) erfolgt sei, in dessen Folge das Schiff mehrere Monate außer Betrieb gesetzt wurde und Corsica Linea La Méridionale ausdrücklich fragte, ob sie die Kalliste vorübergehend zur Bedienung seiner Routen chartern könnte.

(605) Darüber hinaus trägt La Méridionale vor, dass die Kalliste zwar in Anhang 2 der Gemeinwohlaufträge (Dienstleistungsprogramm) dem Los 3 (Marseille-Porto-Vecchio) zugeordnet sei und dass die vorläufigen Betriebsrechnungen (Anhang 9 der Gemeinwohlaufträge) auf diesem beruhten, dass es jedoch möglich sei, sie im Rahmen des Schiffsaustauschmechanismus nach Artikel 20 der Gemeinwohlaufträge anderen Routen zuzuweisen oder eine von den französischen Behörden beschlossene zusätzliche Hin- und Rückfahrt durchzuführen.

([215]) Dem Deloitte-Bericht zufolge gab Corsica Ferries an, dass es in Ermangelung eines Gemeinwohlauftrags seine Tätigkeiten in Toulon erheblich steigern würde, nämlich von durchschnittlich 397 112 Lfm. pro Jahr im Zeitraum 2016-2019 auf durchschnittlich 2 675 288 Lfm. pro Jahr im Zeitraum 2023-2028, was einer Steigerung ihres Angebots um 574 % entspricht.

([216]) Im Deloitte-Bericht wird diese Auslastungsquote auf der Grundlage der jährlichen durchschnittlichen Anzahl der von Corsica Ferries in der Zeit von 2016 bis 2019 beförderten laufenden Meter (397 112 Lfm.), was nach Angaben der Var CCI einer derzeitigen Auslastungsquote von 80 % für den Hafen von Toulon entspricht, und dem Jahresdurchschnitt, der von Corsica Ferries für den Zeitraum von 2023 bis 2028 (2 675 288 Lfm.) gemeldet wurde, was einer Auslastung des Hafens von Toulon von 539 % entspricht, berechnet.

5.3.1.1.3. Die französischen Behörden legten angemessene gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen fest

5.3.1.1.3.1. Die Verpflichtungen in Bezug auf Mindestfrachtkapazitäten stehen in einem angemessenen Verhältnis zu dem ermittelten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen

(606) La Méridionale bestreitet die vorläufige Auffassung der Kommission, dass die Mindestfrachtkapazitäten in den Gemeinwohlaufträgen so festgelegt worden seien, dass die öffentliche Dienstleistung jederzeit die in den historischen Daten festgestellten Nachfragespitze erfüllen könne.

(607) La Méridionale erläutert, dass die französischen Behörden die für den Frachtverkehr erforderliche Mindestkapazität auf der Grundlage der durchschnittlichen Kapazität pro Überfahrt im Juli 2030 festgelegt hätten, die höher als der Durchschnitt pro Überfahrt in den anderen Monaten des Jahres 2030 sei. Angesichts der Unterschiede im Verkehrsaufkommen je nach Wochentag und Monat ermöglicht dieser monatliche Durchschnitt nicht, dass die beobachtete maximale Nachfragespitze jederzeit erfüllt werden kann. La Méridionale zufolge umfassen der monatliche Durchschnitt im Juli 2030 sowie die anderen monatlichen Durchschnittswerte Überfahrten, bei denen die Nachfrage die ausgewählten Mindestkapazitäten übersteigt.

(608) La Méridionale betont in diesem Zusammenhang, dass die Analyse der Frachtvolumen auf Schiffen in den Jahren 2021 und 2022 auf den von La Méridionale bedienten Routen zeigt, dass die in den Gemeinwohlaufträgen für den Frachtverkehr festgelegten Mindestkapazitäten nicht übermäßig hoch sind, da sie bei einem erheblichen Teil der Überfahrten überschritten wurden ([217]). Analysen nach Monaten und Wochentagen zeigen, dass die Mindestkapazitäten in den Jahren 2021 und 2022 regelmäßig jeden Monat des Jahres und an jedem Wochentag überschritten wurden. Die Kapazitäten in den Gemeinwohlaufträgen können daher nicht als unverhältnismäßig angesehen werden.

(609) Schließlich erklärt La Méridionale, dass die Festlegung von Mindestkapazitäten auf dem für Juli 2030 geschätzten Niveau den Sachzwängen entspreche, mit denen die Unternehmen bei der Verwaltung seiner Flotte konfrontiert seien. Angesichts der wirtschaftlichen Sachzwänge des Flottenmanagements und der Abschreibungszeiträume für Schiffe wäre es daher nicht machbar, die Mindestkapazitäten auf monatlicher oder sogar jährlicher Basis festzulegen. La Méridionale erklärt, dass es angesichts des Wertes der Schiffe für die Wirtschaftsbeteiligten sowohl aus wirtschaftlicher als auch aus betrieblicher Sicht schwierig sei, während der Vertragslaufzeit Schiffe zu wechseln. Die in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ermöglichen es hingegen, Schiffe in Betrieb zu nehmen, die in der Lage sind, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung während der gesamten Dauer der Gemeinwohlaufträge zu erbringen und die Nachfragespitzen zu bewältigen.

5.3.1.1.3.2. Die Mindestkapazitätsverpflichtungen für die Anzahl der je Überfahrt beförderten Fahrer stehen in einem angemessenen Verhältnis zum Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen

(610) La Méridionale macht geltend, dass entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries in seiner Beschwerde die in den Gemeinwohlaufträgen festgelegte Mindestkapazität für die Beförderung von Fahrern nicht unverhältnismäßig sei.

(611) Auf der Grundlage der von La Méridionale vorgelegten Daten bewertete der Deloitte-Bericht die tatsächliche Zahl der Fahrer, die ihre Waren in den Jahren 2021 und 2022 auf Schiffen von La Méridionale begleiteten. In dem Bericht wird festgestellt, dass die in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten Mindestkapazitäten für die Zahl der Fahrer nicht übermäßig hoch seien, da sie in den Jahren 2021 und 2022 bereits bei einem erheblichen Teil der Überfahrten überschritten oder erreicht worden seien ([218]).

5.3.1.2. Die Gemeinwohlaufträge erfüllen das vierte Altmark-Kriterium

(612) *Erstens* beeinträchtigten die Zuschlagskriterien nach Auffassung von La Méridionale nicht die Fähigkeit Frankreichs, den Bewerber auszuwählen, der die Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen könne. La Méridionale ist der Auffassung, dass Corsica Linea und La Méridionale auf den Strecken Porto-Vecchio (Los 3) und Propriano (Los 4) konkurrierende Angebote abgegeben hätten. In beiden Fällen nahmen die französischen Behörden das niedrigste Angebot an.

([217]) Aus dem Deloitte-Bericht geht hervor, dass im Jahr 2021 fast ein Drittel der von La Méridionale zwischen Marseille und Ajaccio betriebenen Überfahrten die in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten Mindestfrachtkapazitäten bereits überschrittenen. Im Jahr 2022 traf dies auf 40 % der von La Méridionale zwischen Marseille und Ajaccio betriebenen Überfahrten zu.

([218]) Dem Deloitte-Bericht zufolge wurde die in den Gemeinwohlaufträgen festgelegte Mindestkapazität für Fahrer von Fracht mit Zugmaschine bei 40 % der im Jahr 2022 und bei 43 % der im Jahr 2021 von La Méridionale betriebenen Überfahrten zwischen Marseille und Ajaccio erreicht oder überschritten.

(613) *Zweitens* weist La Méridionale darauf hin, dass drei Schifffahrtsunternehmen (Corsica Ferries, Corsica Linea und La Méridionale) an der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen teilgenommen hätten, sodass die Zahl der Bewerber (zwei) mit der Zahl der Antworten auf die Konsultation der Seeverkehrsunternehmen übereingestimmt habe. Darüber hinaus bestätigt die Tatsache, dass sich keine anderen Schifffahrtsunternehmen bewarben, das mangelnde Interesse des Marktes an Strecken mit geringer Rentabilität wie denen nach Korsika.

5.3.2. *Die Gemeinwohlaufträge sind mit dem DAWI-Beschluss vereinbar*

5.3.2.1. Der DAWI-Beschluss gilt für die Gemeinwohlaufträge

(614) La Méridionale bestreitet die vorläufige Auffassung der Kommission, dass der DAWI-Beschluss nur auf Personenbeförderungsrouten anwendbar sei, nicht aber auf andere Seeverkehrsdienstleistungen (insbesondere Fracht). Das Unternehmen ist erstens der Auffassung, dass der DAWI-Beschluss nicht klarstelle, dass er auf kombinierte Dienstleistungen nicht anwendbar sei, und dass die Kommission eine derart restriktive Auslegung nicht vornehmen könne und zweitens stehe eine solche Auslegung auf jeden Fall im Einklang mit der Entscheidungspraxis der Kommission ([219]).

5.3.2.2. Die Gemeinwohlaufträge sind mit dem DAWI-Beschluss vereinbar

(615) La Méridionale ist der Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge mit Artikel 4 des DAWI-Beschlusses vereinbar sind: es weist darauf hin, dass es im vorliegenden Fall tatsächlich eine Betrauung gebe, die alle Anforderungen dieses Artikels enthalte, wie es die Kommission in den Erwägungsgründen 275 ff. des Einleitungsbeschlusses festgestellt habe ([220]). Das Unternehmen weist ferner darauf hin, dass die Laufzeit der Gemeinwohlaufträge gemäß DAWI-Beschluss weniger als zehn Jahre betrage.

(616) Corsica Linea ist ferner der Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge mit den Artikeln 5 und 6 des DAWI-Beschlusses im Einklang stehen, da die Methoden zur Berechnung der Ausgleichsleistung und zur Überprüfung, dass keine Überkompensation vorliegt, in den Gemeinwohlaufträgen festgelegt sind, wie die Kommission im Einleitungsbeschluss festgestellt hat (Erwägungsgründe 345 bis 377).

(617) Und schließlich ist Corsica Linea der Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge die Voraussetzungen des Artikels 7 des DAWI-Beschlusses erfüllten, da die französischen Behörden alle nach diesem Artikel erforderlichen Informationen veröffentlicht hätten.

5.3.3. *Die Gemeinwohlaufträge sind mit dem DAWI-Rahmen vereinbar*

(618) La Méridionale ist der Auffassung, dass die Maßnahmen in jedem Fall mit dem DAWI-Rahmen vereinbar sind. Das Unternehmen nahm zu zwei Punkten Stellung: die Dauer der Betrauung und die rechtliche Konformität der Gemeinwohlaufträge mit dem EU-Konzessionsrecht.

5.3.3.1. Die Laufzeit der Gemeinwohlaufträge steht im Einklang mit dem DAWI-Rahmen

(619) La Méridionale ist der Auffassung, dass die siebenjährige Laufzeit der Gemeinwohlaufträge mit den im EU-Recht festgelegten Standards im Einklang steht. La Méridionale hält diesen Zeitraum angesichts der zur Erfüllung der Gemeinwohlaufträge getätigten oder noch zu tätigenden Investitionen für angemessen und gerechtfertigt, insbesondere im Hinblick auf die Abschreibungskosten für die mobilisierten Schiffe und die Kosten für zusätzliche Ausrüstung oder für die Einhaltung von Umweltanforderungen. In diesem Zusammenhang verweist sie auf die Entscheidungspraxis der Kommission in Bezug auf Gemeinwohlaufträge im Seeverkehr in Italien ([221]) und Norwegen ([222]) mit einer Laufzeit von fast oder mehr als zehn Jahren.

([219]) La Méridionale verweist auf den Beschluss (EU) 2022/1328, Rn. 484 ff.

([220]) La Méridionale weist diesbezüglich darauf hin, dass in Artikel 2 der Gemeinwohlaufträge ausdrücklich auf den DAWI-Beschluss verwiesen wird.

([221]) Beschluss (EU) 2022/448 der Kommission vom 17. Juni 2021 über die von Italien durchfgeführten Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) zugunsten von Siremar und seinem Erwerber Società Navigazione Siciliana (ABl. L 97 vom 24.3.2022, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Siehe Fußnote 141.

5.3.3.2. Die Gemeinwohlaufträge stehen im Einklang mit dem EU-Vergaberecht

5.3.3.2.1. Die Zeit, die zwischen dem Tag der Vergabe der Gemeinwohlaufträge und dem Datum des Beginns der Dienstleistungen verstrich, hatte keine Abschottungswirkung

(620) La Méridionale ist der Auffassung, dass der kurze Zeitraum zwischen dem Tag der Vergabe der Gemeinwohlaufträge und dem Datum des Beginns der Dienstleistungen keine Schwierigkeiten im Rahmen des EU-Konzessionsrechts bereitete.

(621) *Erstens* ist sie der Auffassung, dass sich die Umstände von denen unterscheiden, auf die sich das SNCM II- Urteil bezieht, auf das die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss Bezug nimmt. Laut La Méridionale wurde den potenziellen Bewerbern in der am 6. Mai 2022 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten öffentlichen Ausschreibung tatsächlich mitgeteilt, dass die in den Gemeinwohlaufträgen vorgesehenen Dienstleistungen am 1. Januar 2023 beginnen sollten. Die potenziellen Bewerber wurden folglich acht Monate vor Beginn der betreffenden Dienstleistungen informiert. Darüber hinaus war das Inkrafttreten der Gemeinwohlaufträge am 1. Januar 2023 auch angekündigt worden, als die französischen Behörden am 22. Januar 2022 die Konsultation der Seeverkehrsunternehmen einleiteten, an der Corsica Ferries teilnahm, d. h. fast ein Jahr zuvor.

(622) *Zweitens* weist La Méridionale darauf hin, dass in den am 6. Mai 2022 veröffentlichten Vorschriften für Angebote angekündigt worden sei, dass die Bewerber ihre Bewerbungen und Angebote bis zum 25. Juli 2022 einreichen müssten und dass vorläufig alle Verhandlungssitzungen im August 2022 beginnen würden. Angesichts der nicht veränderbaren Fristen für die Aushandlung und Vergabe von Aufträgen, die so komplex sind wie die Gemeinwohlaufträge wurden daher alle betroffenen Wirtschaftsbeteiligte von Anfang an davon in Kenntnis gesetzt, dass zwischen der Vergabe der Gemeinwohlaufträge und ihrem Inkrafttreten ein Zeitraum von etwa zwei oder drei Monaten, d. h. vom Herbst 2022 bis zum 1. Januar 2023 liegen würde. Ein solcher Zeitraum reichte aus, um es allen interessierten Wirtschaftsbeteiligten zu ermöglichen, ihre Flotte außer Betrieb zu nehmen und umzuwidmen.

(623) La Méridionale macht diesbezüglich geltend, dass die Behauptung von Corsica Ferries, dass Buchungen im Bereich des Seeverkehrs mindestens sechs Monate im Voraus eröffnet werden müssten, unbegründet sei. Im Frachtverkehr (dem Hauptzweck der Gemeinwohlaufträge) erfolgt die Buchung in der Praxis einige Tage im Voraus, während die Personenbeförderungsdienste in der Nebensaison mit geringerem Verkehrsaufkommen (1. Januar) beginnen sollten.

(624) Da *drittens* den französischen Behörden bei Ablauf der Frist für die Einreichung von Angeboten (25. Juli 2022) bekannt war, dass nur Corsica Linea und La Méridionale Anträge für das Ausschreibungsverfahren eingereicht hatten, konnten sie, ohne gegen die Bestimmungen der Richtlinie über die Konzessionsvergabe zu verstoßen, beschließen, die Dauer der Verhandlungen zu verlängern und den Zeitraum zwischen dem Tag der Vergabe der Gemeinwohlaufträge und ihrem Inkrafttreten zu verkürzen. Da Corsica Ferries wegen mangelnder Klarheit der technischen Anforderungen (und nicht wegen des kurzen Zeitraums zwischen der Vergabe und dem Inkrafttreten) kein Angebot für die Gemeinwohlaufträge abgab, konnte die tatsächliche Dauer der Verhandlungsphase keinen Verstoß gegen die Richtlinie über die Konzessionsvergabe darstellen.

5.3.3.2.2. Der Umfang der Mindestanforderungen umfasste keine außerplanmäßigen, zusätzlichen Hin- und Rückfahrten

(625) La Méridionale weist erneut darauf hin, dass die Mindestanforderungen nach Artikel 37 der Richtlinie über die Konzessionsvergabe in Artikel 2.4 der Vorschriften für Angebote dargelegt worden seien. Zwar sei es laut La Méridionale erforderlich gewesen, für das genaue Verständnis des Umfangs einiger dieser Mindestanforderungen auf Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge Bezug zu nehmen, doch stelle Anhang 1 insgesamt keine Mindestanforderung dar.

(626) Nach Auffassung von La Méridionale, führt diese Schlussfolgerung zu folgenden Feststellungen.

(627) Hinsichtlich der zusätzlichen Hin- und Rückfahrten weist La Méridionale zunächst darauf hin, dass sie in Artikel 2.4 der Angebotsvorschriften nicht erwähnt würden. Es würden nur „Fahrpläne“ und „Bedienungshäufigkeit“ erfasst. Darüber hinaus würden die zusätzlichen Hin- und Rückfahrten nur in Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge als Möglichkeit aufgeführt, deren Durchführung im Ermessen der französischen Behörden liege. Diese Bezugnahmen wiesen daher kein Merkmal der „Fahrpläne“ der zusätzlichen Hin- und Rückfahrten oder ihrer „Häufigkeit“ im Sinne der in Artikel 2.4 der Angebotsvorschriften genau dargelegten Mindestanforderung auf.

(628) Was außerplanmäßige Hin- und Rückfahrten betrifft, so weist La Méridionale darauf hin, dass weder Artikel 2.4 der Vorschriften für Angebote noch Anhang 1 die Möglichkeit von außerplanmäßigen Hin- und Rückfahrten vorsähen.

(629) Laut La Méridionale folge daraus, dass die außerplanmäßigen und die zusätzlichen Hin- und Rückfahrten nicht zu den Mindestmerkmalen der Gemeinwohlaufträge gehört hätten.

5.3.3.2.3. Die außerplanmäßigen und die zusätzlichen Hin- und Rückfahrten stehen im Einklang mit den Grundsätzen der Gleichbehandlung, der Nichtdiskriminierung und der Transparenz

(630) Hinsichtlich der außerplanmäßigen Hin- und Rückfahrten weist La Méridionale darauf hin, dass es sich nicht um zusätzliche Hin- und Rückfahrten handele, die zu der Mindestanzahl der Hin- und Rückfahrten pro Jahr hinzukämen. Der einzige Zweck dieser Hin- und Rückfahrten bestehe in einer begrenzten, punktuellen Optimierung des Verkehrs. La Méridionale macht vor allem geltend, dass diese Hin- und Rückfahrten vorbehaltlich der Einhaltung von Artikel 17 der Gemeinwohlaufträge im Ermessen der französischen Behörden stünden. Schließlich weist La Méridionale darauf hin, dass eine Hin- und Rückfahrt von dem zu diesem Zweck eingesetzten technischen Ausschuss verschoben werde, um diese auf einen Termin zu verlegen, der sowohl den tatsächlichen Bedürfnissen der öffentlichen Dienstleistung als auch den Sachzwängen des Betreibers Rechnung trage.

(631) In Bezug auf zusätzliche Hin- und Rückfahrten macht La Méridionale geltend, dass solche Hin- und Rückfahrten ebenfalls eine Option seien, die im Ermessen des öffentlichen Auftraggebers liege, wenn eine Nachfragespitze für den Seefrachtverkehr die planmäßigen Hin- und Rückfahrten nicht aufnehmen könnten. La Méridionale zufolge handelt es sich hierbei um ein flexibles Instrument in den Gemeinwohlaufträgen, das es ermögliche, die öffentliche Dienstleistung über einen Zeitraum von sieben bis acht Jahren an die tatsächliche Nachfrage seiner Nutzer anzupassen. Darüber hinaus ist die Zahl der zusätzlichen Hin- und Rückreisen streng begrenzt, und ihre Umsetzung ist in Artikel 18 der Gemeinwohlaufträge geregelt, der am Ende des Vergabeverfahrens unverändert blieb.

(632) Nach Auffassung von Corsica Ferries gab es keinen Beweis für die Annahme, dass der Betreiber ständig jederzeit mobilisierbare Reserveschiffe in Bereitschaft halten musste, um zusätzliche oder außerplanmäßige Hin- und Rückfahrten durchzuführen. La Méridionale weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass in Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge für den Zeitraum 2021–2022 (für die sich Corsica Ferries beworben hatte) bereits dieser Mechanismus zusätzlicher Hin- und Rückfahrten auf den Strecken Ajaccio, Bastia und L'Île-Rousse in nahezu gleicher Weise vorgesehen war. Im Rahmen dieser Verträge wurden die zusätzlichen Hin- und Rückfahrten jedoch nie unter den von Corsica Ferries behaupteten Bedingungen durchgeführt (d. h. durch die Anforderung von mehreren Schiffen gleichzeitig). Corsica Ferries hätte daher wissen müssen, dass das Vorhalten von Reserveschiffen im ständigen Bereitschaftsbetrieb weder wirtschaftlich noch operativ sinnvoll war.

5.3.3.2.4. Die Angebote von la Méridionale erfüllten die Vorschriften für Angebote

(633) *Erstens* weist la Méridionale darauf hin, dass in ihren endgültigen Angeboten in Bezug auf außerplanmäßige und zusätzliche Hin- und Rückfahrten keine Änderungen an Anhang 1 oder an den Artikeln 16 und 17 des Entwurfs der Gemeinwohlaufträge vorgenommen worden seien. Anhang 1, der zur Unterstützung des endgültigen Angebots von La Méridionale für Los 1 vorgelegt wurde, enthielt lediglich einen Vorschlag für die Festlegung zusätzlicher Hin- und Rückfahrten auf der Grundlage seiner Kenntnisse im Bereich der Seeverkehrsdienste.

(634) *Zweitens* vertritt La Méridionale in Bezug auf die Transportkapazität der Schiffe (Fahrgäste und Fracht) die Auffassung, dass die Kapazität, die die von ihr den verschiedenen Losen zugewiesen Schiffe böten, der Mindestkapazität für die Beförderung von Fracht und Fahrgästen entspreche. La Méridionale macht ferner geltend, dass alle ihre Schiffe die Mindestanzahl der Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität erfüllten.

5.4. **Stellungnahme der Stef-Gruppe**

(635) Stef und ihre Tochtergesellschaften (die zusammen die STEF-Gruppe bilden) sind hauptsächlich in den Bereichen temperaturgeführter Straßengüterverkehr sowie Frisch- und Kältelogistikdienste und industrielle Verpackung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Lebensmitteln tätig.

(636) In ihrer Stellungnahme erläutert die Stef-Gruppe, dass Stef von 2009 bis zum 31. Mai 2023, als Stef La Méridionale an CMA CGM verkaufte, Alleingesellschafterin von La Méridionale gewesen sei. Stef sei folglich zu der Zeit, als Frankreich zwei der in Rede stehenden Maßnahmen an La Méridionale vergab, Alleingesellschafterin von La Méridionale gewesen.

(637) In ihrer Stellungnahme wiederholt die Stef-Gruppe den Inhalt der Stellungnahme von La Méridionale in vollem Umfang. Neben den bereits von La Méridionale vorgetragenen Tatsachen oder Argumenten trägt die Stef-Gruppe keine weiteren Tatsachen oder Argumente vor. Die Stellungnahme der Stef-Gruppe ist daher so zu verstehen, dass sie mit der von La Méridionale bereits in Abschnitt 5.3 dargelegten Stellungnahme identisch ist.

6. ÄUßERUNGEN FRANKREICHS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

(638) Die französischen Behörden äußerten sich mit Schreiben vom 25. Juni und 11. Juli 2024 zu den Stellungnahmen von Corsica Ferries. Die Äußerungen betreffen die Beurteilung des Vorliegens eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen und der Einhaltung der Konzessionsrichtlinie.

6.1. Stellungnahme zum Vorliegen eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen

6.1.1. *Die öffentlichen Konsultationen waren nicht verzerrt*

(639) Zunächst weisen die französischen Behörden darauf hin, dass die Methode zur Bestimmung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen mit den Grundsätzen der Seekabotageverordnung ([223]) und der zugehörigen Mitteilung zu Auslegungsfragen von 2014 (im Folgenden „**Auslegungsmitteilung**“) ([224]) im Einklang stehe. Sie fügen hinzu, dass auch die Kriterien des „SNCM-Tests“, wie sie das Gericht in den SNCM I- und SNCM II-Urteilen ([225]) aufgestellt habe, berücksichtigt worden seien.

(640) Entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgründe 399 bis 403) weisen die französischen Behörden darauf hin, dass die Nutzerkonsultation nicht durch Voreingenommenheit beeinträchtigt worden wäre. Sie weisen darauf hin, dass diese Konsultation in der breiten Öffentlichkeit weithin bekannt gemacht worden sei. Die Ergebnisse der Konsultation zeigten beispielsweise, dass die Häfen von Marseille und Toulon, wie Corsica Ferries vortrage, aus Sicht der Fahrgäste (Gebietsansässige und Gebietsfremde in Korsika) vollständig substituierbar seien. Auf jeden Fall sei die Konsultation der Seeverkehrsunternehmen eine von mehreren Methoden zur Ermittlung der Nutzernachfrage gewesen.

(641) Darüber hinaus habe es entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgründe 455 bis 468) bei der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen auch keine methodische Voreingenommenheit vorgelegen. Frankreich weist darauf hin, dass auch diese Konsultation umfassend bekannt gemacht worden sei und allen interessierten Seeverkehrsunternehmen offen gestanden habe. Die französischen Behörden geben an, dass die Antwort von Corsica Ferries eingehend analysiert worden sei, um sicherzustellen, dass sie robust und relevant war. In Bezug auf die Kritik von Corsica Ferries, dass eine Definition des Begriffs der Kontinuität der Festlandsverbindungen gefehlt habe, führen die französischen Behörden aus, dass die Ausschreibungsunterlagen einen Beleg enthalten hätten, in dem die Regulierung des Personen- und Frachtbeförderung im Seeverkehr beschrieben worden sei und die französischen Rechtsvorschriften über die Kontinuität der Festlandsverbindungen vollständig wiedergegeben worden seien.

6.1.2. *Frankreich ermittelte die qualitative Nachfrage der Nutzer korrekt*

6.1.2.1. Frankreich ermittelte die qualitative Nachfrage von Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen korrekt

(642) Zunächst weisen die französischen Behörden das Vorbringen von Corsica Ferries zurück, dass ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen nur für Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen bestehe, die Anspruch auf Erstattung im Rahmen der Krankenversicherung hätten. Aus dem Gecodia-Bericht gehe eindeutig hervor, dass einige Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen speziell den Seeverkehr nutzten und dass eine spezifische Verbindung zum Hafen von Marseille bestehe.

(643) Die französischen Behörden weisen auch das Argument von Corsica Ferries zurück, dass es keine rechtlichen oder regulatorischen Beschränkungen gebe, die die Erstattung der Beförderungskosten von der Entfernung zwischen dem Ankunftshafen und dem Gesundheitszentrum abhängig machten. Sie weisen darauf hin, dass gemäß Artikel R. 322-10-5 des Sozialgesetzbuches CSS die Erstattung auf der Grundlage der kürzesten Strecke vom Hafen von Marseille zur Gesundheitseinrichtung erfolge.

(644) Auf jeden Fall machen die französischen Behörden geltend, dass in Marseille und Toulon die Bedingungen für die Beförderung von für Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen auf dem Landweg nicht identisch seien. Frankreich weist darauf hin, dass Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen zum Zweck eines Krankenhausaufenthalts und damit verbundener Konsultationen, die am selben Tag wie der Tag der Ankunft des Patienten auf dem Festland stattfinden, befördert werden, was auch potenziell gebrechliche Personen mit Terminplänen (medizinische Termine), die eingehalten werden müssen, beinhaltet. Folglich könne die Hinzufügung einer fast einstündigen zusätzlichen Fahrt von Toulon zu den Behandlungszentren in Marseille — und die Risiken im Zusammenhang mit Verkehrsstaus, Zug- oder Busverspätungen und die damit verbundenen erheblichen Kosten (Hotelübernachtungen, Taxigebühren) — die Reise für Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen noch weiter erschweren.

([223]) Artikel 4 der Seekabotageverordnung.
([224]) Mitteilung der Kommission zur Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage), COM(2014) 232 final vom 22.4.2014.
([225]) Urteile vom 1. März 2017, SNCM I und SNCM II, ebd.

6.1.2.2. Frankreich ermittelte die qualitative Nachfrage nach Fracht mit Zugmaschine korrekt

(645) *Erstens* machen die französischen Behörden geltend, dass Corsica Ferries mit der Behauptung, die Kommission habe ihre Beurteilung der Substituierbarkeit der Häfen von Marseille und Toulon für Fracht mit Zugmaschine nur auf die Sättigung des Hafens von Toulon und auf die Ergebnisse der öffentlichen Nutzerkonsultation gestützt, ihr Verständnis der angewandten Methode willkürlich und teilweise einschränke.

(646) Hinsichtlich des Arguments, dass im Hinblick auf Fracht mit Zugmaschine kein Risiko einer gesättigten Kapazität im Hafen von Toulon (Erwägungsgründe 436 bis 438) bestehe, weisen die französischen Behörden zunächst darauf hin, dass aus der Antwort der Var CCI klar hervorgehe, dass die Kapazität im Hafen von Toulon begrenzt sei. In ihrer Stellungnahme übermittelten die französischen Behörden zusätzliche Informationen über den Grad der Sättigung im Hafen von Toulon. Sie vertreten den Standpunkt, dass bei einer Verlagerung des täglichen Verkehrsaufkommens auf den Strecken zwischen Marseille und Ajaccio/Bastia allein auf den Hafen von Toulon die Nachfrage im Jahr 2029 die Kapazität des Hafens an 177 von 365 Tagen übersteigen würde ([226]).

(647) Hinsichtlich des Punktes, der die Nutzerkonsultation zum Frachtverkehr betrifft, und zu den von Corsica Ferries (Erwägungsgründe 439 bis 443) diesbezüglich vorgetragenen Argumenten, in denen insbesondere die Relevanz der aus dieser Konsultation gewonnenen Informationen kritisiert wird, bekräftigen die französischen Behörden, dass eine Nutzerkonsultation nach dem DAWI-Rahmen ein stichhaltiger Beweis sei.

(648) *Zweitens* weisen die französischen Behörden zunächst darauf hin, dass Corsica Ferries die zusätzlichen Kosten für die Beförderung auf der Straße, die Spediteuren für die Umstellung von Marseille auf Toulon (Erwägungsgrund 443) entstehen würden, nicht infrage stelle und dass die von Corsica Ferries, Corsica Linea und La Méridionale vorgelegten Analysen bestätigten, dass sich die Logistikstützpunkte hauptsächlich in der Nähe von Marseille und im Rhône-Tal befänden.

(649) Die französischen Behörden legen ferner eine aktualisierte quantitative Bewertung der zusätzlichen Kosten vor, die sich auf den letzten Referenzwert (Dezember 2023) für die vom nationalen Straßenverkehrsausschuss (im Folgenden „**CNR**“) berechneten Produktionskosten stützt. Nach Angaben der französischen Behörden bestätigt diese Bewertung, dass für einen Spediteur, dessen Logistikstützpunkte sich in der Nähe von Marseille befinden, für eine Fahrt über den Hafen von Toulon anstelle des Hafens von Marseille zusätzliche Kosten von rund 40 % f anfallen.

(650) Frankreich weist ferner darauf hin, dass die von Corsica Ferries vorgelegte BRG-2-Studie (siehe Erwägungsgrund 443), die eine Analyse der zusätzlichen Kosten für die Beförderung im Straßenverkehr enthalte, eine Reihe methodischer Fehler enthalte. Erstens basiere die BRG-2-Studie auf einem Referenzwert von 12 Lfm., während ein genormter Sattelkraftfahrzeug (Zugmaschine + Anhänger) fast 17 Lfm. beträgt. Zweitens handele es sich bei dem in der BRG-2-Studie für Toulon verwendeten Fährpreis um den Fährpreis ohne Steuern und Bereitstellungskosten und nicht um den tatsächlich gezahlten Fährpreis. Und schließlich würden in der BRG-2-Studie mehrere Faktoren, die die zusätzlichen Kosten für die Beförderung im Straßenverkehr erhöhen, nicht berücksichtigt. Die Berechnung basiere beispielsweise auf einer zusätzlichen Wegstrecke von 60 km, während sie mehr als 70 km betrage.

(651) *Drittens* heben die französischen Behörden in Bezug auf die Beurteilung des Grades der Substituierbarkeit der spezifischen Nachfrage nach Fracht mit Zugmaschine im Hafen von Marseille im Rahmen ihrer Antwort an Corsica Ferries (Erwägungsgründe 444 und 445) hervor, dass in dem Bericht vom Oktober 2020, auf den Corsica Ferries verweist, festgestellt worden sei, dass in der durchgeführten Bewertung des räumlichen Umfangs des Markts für Fracht mit Zugmaschine nicht die mögliche Feststellung einer teilweisen Substituierbarkeit zwischen den Festlandhäfen für die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine ausgeschlossen worden sei, wenn hierfür schlüssigere Beweise vorgelegt würden, insbesondere durch eine umfassendere öffentliche Konsultation der Transportkunden und Spediteure. Im vorliegenden Fall hätten die französischen Behörden jedoch umfassendere öffentliche Konsultationen durchgeführt, sodass die Schlussfolgerungen des Berichts vom Oktober 2020 nicht mehr relevant seien.

(652) Und *schließlich* weisen die französischen Behörden die Behauptung von Corsica Ferries zurück, dass die Häfen von Marseille und Toulon aus der Sicht der Nutzer in Bezug auf die Aufnahme begleiteter Beförderungen von Fracht mit Zugmaschine vollständig substituierbar seien (Erwägungsgrund 449) zurück. Zunächst weisen die französischen Behörden darauf hin, dass Corsica Ferries keine Beweise zur Begründung dieser Unterscheidung vorgelegt habe. Die französischen Behörden fügen hinzu, dass dieser Unterschied bei den öffentlichen Konsultationen weder von Spediteuren noch von Seeverkehrsbetreibern oder Hafenbehörden zur Sprache gebracht worden sei.

([226]) Die Kapazitätsschwelle wird auf 80 LKW pro Tag während des gesamten des Jahres geschätzt, außer im Juli und August; in diesen Sommermonaten wird die Kapazitätsschwelle aufgrund des Anstiegs des Personenverkehrs und des Verkehrs leichter Nutzfahrzeuge auf 40 LKW pro Tag geschätzt.

6.1.3. *Frankreich ermittelte die quantitative Nutzernachfrage korrekt*

6.1.3.1. Frankreich quantifizierte die Nachfrage durch Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen korrekt

(653) Entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgründe 428 bis 431) weisen die französischen Behörden darauf hin, dass ein Anteil von 10 % am Seeverkehr aus medizinischen Gründen zwischen Korsika und dem Festland eine konservative Annahme sei.

6.1.3.2. Frankreich quantifizierte die Nachfrage nach Fracht mit Zugmaschine und Fracht ohne Zugmaschine korrekt

(654) Nach Angaben Frankreichs macht Corsica Ferries geltend, dass eine jährliche Wachstumsrate von 2,3 % für alle von den Gemeinwohlaufträgen abgedeckten Strecken das Ergebnis einer Überschätzung der Nachfrage nach Frachtverkehr und damit Fahrern im Zusammenhang mit Fracht mit Zugmaschine sei (Erwägungsgründe 453 und 454). Die französischen Behörden erwidern, dass die prognostizierte Frachtnachfrage auf historischen Daten (2010-2019) beruhe. Diese Datenbasis sei breit genug, um rückläufige und dynamischere Konjunkturphasen Korsikas berücksichtigen zu können.

(655) Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass Korsika zwischen 2010 und 2019 zwei Wachstumsperioden durchlaufen hat (2010-2012; 2016-2018) und zwei Stagnationszeiträume (2013-2015; 2019) und dass die Güterverkehrsströme diese Schwankungen widerspiegeln. Die französischen Behörden weisen ferner darauf hin, dass es sich bei der herangezogenen Referenz um eine allgemeine Zunahme des Frachtverkehrs zwischen Korsika und dem französischen Festland handele. Schließlich weisen die französischen Behörden darauf hin, dass die Daten der Regionaldirektion für Umwelt, Planung und Wohnungsbau einen Anstieg des Verkehrsaufkommens in allen Häfen zwischen 2000 und 2019 erkennen ließen, wobei mit dem Wirtschaftswachstum kohärente Schwankungen zu verzeichnen seien. Die französischen Behörden kommen daher zu dem Schluss, dass die Schlussfolgerungen von Corsica Ferries unbegründet seien und dass die prognostizierte Frachtnachfrage vorsichtig und konservativ sei.

6.1.4. *Frankreich stellte das Marktversagen korrekt fest*

(656) Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgründe 455 bis 468) ein vorausschauender Ansatz verfolgt worden sei, bei dem eine kontrafaktische Bewertung der privaten Versorgung im Fall des Fehlens eines Gemeinwohlauftrag zwischen Korsika und Marseille vorgenommen worden sei.

(657) Darüber hinaus stellen die französischen Behörden auf der Grundlage der jüngsten Beobachtungen des Verkehrs im Mittelmeer fest, dass es für den Hafen von Marseille kaum Möglichkeiten gebe, Fahrgäste anzuziehen, insbesondere zu/von den Nebenhäfen Korsikas. So werde sich die Beförderung von Fracht mit Zugmaschine (die in Marseille nicht substituierbar ist) bis 2030 voraussichtlich auf etwa 170 000 Lfm. für Marseille-Bastia, 120 000 Lfm. für Marseille-Ajaccio und weniger als 50 000 Lfm. für die Nebenhäfen belaufen, was deutlich unter dem Verkehrsaufkommen liege, das auf im freien Markt oder im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betriebenen Strecken auf den anderen westlichen Mittelmeerinseln verzeichnet werde. Ganz allgemein gibt es nach Angaben der französischen Behörden keine täglich bediente Strecke auf dem freien Markt oder im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mit einer derart kleinen Fahrgast- und Frachtbasis.

6.1.5. *Frankreich wählte ein Instrument der öffentlichen Intervention, das notwendig und dem Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen angemessen ist*

(658) Um nachzuweisen, dass die in den Gemeinwohlaufträgen für den Frachtverkehr enthaltene Mindestkapazität nicht zu hoch angesetzt ist, verweisen die französischen Behörden auf ihre Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss (Erwägungsgründe 358 bis 361).

(659) Darüber hinaus weisen die französischen Behörden darauf hin, dass aus den Daten für den Fahrerverkehrsdaten für 2023 hervorgehe, dass für die folgenden Anzahlen von Überfahrten die Mindestbeförderungskapazität für Fahrer regelmäßig niedriger sei als die Zahl der tatsächlich beförderten Fahrer:

— Ajaccio-Marseille: 199 Überfahrten;

— Bastia-Marseille: 84 Überfahrten;

— L'Île-Rousse-Marseille: 176 Überfahrten;

— Porto-Vecchio-Marseille: 170 Überfahrten;

— Propriano-Marseille: 118 Überfahrten.

(660) Schließlich weisen die französischen Behörden darauf hin, dass die zusätzlichen Überfahrten nicht dazu bestimmt seien, den allgemeinen Verkehr zu aufzunehmen, sondern unregelmäßige Spitzenwerte.

6.2. **Stellungnahme zur Einhaltung des EU-Rechts für die Vergabe öffentlicher Aufträge**

6.2.1. *Die Laufzeit der Gemeinwohlaufträge steht im Einklang mit der Konzessionsrichtlinie*

(661) Frankreich erklärt, dass entgegen der Behauptung von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 535) die Laufzeit der Gemeinwohlaufträge gemäß der Konzessionsrichtlinie unter Berücksichtigung der Investitionen der künftigen Auftragnehmer, d. h. in die für den Betrieb des Seeverkehrsdienstes erforderlichen Schiffe, festgelegt worden sei. Diese Kosten umfassen die Kapitalkosten für den Fall, dass die Schiffe Eigentum des Auftragnehmers sind, oder die Leasingkosten, wenn der Auftragnehmer die Schiffe mietet. Die französischen Behörden sind daher der Auffassung, dass die Laufzeit im Hinblick auf Wettbewerbsziele gerechtfertigt sei, da eine kürzere Frist die Wirtschaftsbeteiligten von der Abgabe von Angeboten abgehalten hätte. Die französischen Behörden sind ferner der Auffassung, dass diese Laufzeit aufgrund der Verpflichtung, Schiffe insbesondere in Bezug auf die Vorschriften über Treibhausgasemissionen mit den Normen in Einklang zu bringen, den Zielen der Anpassbarkeit entspreche.

(662) In Bezug auf die Argumente von Corsica Ferries zur fehlenden Kapitalrendite für den öffentlichen Auftraggeber am Ende der Konzession (Erwägungsgründe 536 und 537) ist Frankreich der Auffassung, dass ein solches Vorbringen nicht der Realität der Konzessionen im Bereich der Personen- und Frachtbeförderung entspreche, da der Betrieb von Schiffen nicht Teil eines Ansatzes rückgabepflichtiger Vermögenswerte sei, da eine solche Erwägung in keinem Zusammenhang mit der Laufzeit der Gemeinwohlaufträge stehe.

(663) Zu dem Vorbringen von Corsica Ferries, dass die Ausgleichsleistung nicht den Restwert der Schiffe am Ende der Verträge berücksichtige (Erwägungsgrund 538) berücksichtige, ist Frankreich der Auffassung, dass die den Auftragnehmern gewährte Ausgleichsleistung diesen Wert nicht berücksichtigen dürfe, da es sich bei den Schiffen um eigene Vermögenswerte der Auftragnehmer und nicht um Vermögenswerte handele, die unentgeltlich zurückgegeben würden und sich vollständig im Eigentum des CdC oder des OTC befänden. Frankreich erklärt, dass die mit den Schiffen verbundenen Investitionskosten gemäß Artikel 34 der Gemeinwohlaufträge auf der Grundlage der Flotte ermittelt würden, die der Auftragnehmer für den Betrieb der unter den Gemeinwohlauftrag fallenden Routen vorgesehen habe. Der Zweck des Ausgleichs dieser Investitionen durch OTC bestehe darin — abzüglich etwaiger Subventionen und öffentlicher Finanzierungen für diese Investitionen — die dem Auftragnehmer entstehenden Kosten, die den Abschreibungs- und/oder Leasingkosten und/oder den Kosten für das Chartern des für die Dienstleistung eingesetzten Schiffes entsprechen, zu decken.

(664) Corsica Ferries bestreitet darüber hinaus die Relevanz der von den französischen Behörden vorgelegten Beispiele für Konzessionen mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren, insbesondere des Beispiels des norwegischen Küstenverkehrsdienstes (Erwägungsgrund 539). Frankreich stellt daraufhin klar, dass dieses Beispiel in vollem Umfang relevant sei, da die EFTA-Überwachungsbehörde die siebenjährige Konzession für den Zeitraum 2012-2019 bestätigt und um zehn Jahre (für den Zeitraum 2021–2030) verlängert habe. Diese Verlängerung werde durch die Lebensdauer der Schiffe gerechtfertigt, die weit mehr als zehn Jahre betrage.

(665) Darüber hinaus weisen die französischen Behörden darauf hin, dass Corsica Ferries bereits im Juni 2022 im Zusammenhang mit vorvertraglichen einstweiligen Verfügungen bezüglich der Laufzeit der Gemeinwohlaufträge Klage vor dem Verwaltungsgericht Bastia erhoben und geltend gemacht habe, dass diese Laufzeit unverhältnismäßig sei, da für die Auftragnehmer keine Investitionen geplant seien. Das Gericht von Bastia wies die Klage ab, und diese Entscheidung wurde vom Conseil d'État bestätigt, der die dagegen eingelegte Rechtsmittel nicht zugelassen hatte.

(666) Was schließlich die zu erfüllenden technischen Spezifikationen (Kapazität der Schiffe, Anzahl der Fahrgäste und Anzahl der Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität) betrifft, so erklärt Frankreich, dass alle Unternehmen, die zwischen 2015 und 2022 Dienste nach Korsika durchführten, über Schiffe verfügt hätten, die den in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten technischen Spezifikationen entsprochen hätten. Insbesondere sei Corsica Ferries eines der wichtigsten Schifffahrtsunternehmen in Europa, das Schiffe mit großer Kapazität betreibe (Ro-Pax-Schiffe). Seine Gesamtkapazität an Fahrgästen oder Fracht beträgt fast so viel oder mehr als die Kapazität seiner Konkurrenten auf den korsischen Strecken (z. B. Moby Lines, Corsica Linea und La Méridionale).

6.2.2. *Die Einwände gegen den Umfang der Mindestanforderungen sind unbegründet*

(667) Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass eine klare Unterscheidung zwischen Artikel 2.4 der Vorschriften für Angebote, der eine erschöpfende, nicht veränderbare Liste von Mindestmerkmalen enthält, und Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge, der als allgemeine technische Referenz dient und Mindestkapazitäten enthält, ohne sie als Mindestmerkmale zu bezeichnen, getroffen werden muss. In Anhang 1 werden technische Elemente aufgeführt, deren Art wie folgt von ihrer Aufnahme in Artikel 2.4 der Vorschriften für Angebote abhängt: wenn ein Element in diesem Artikel erwähnt und dann in Anhang 1 spezifiziert wird, dann handelt es sich, wie Frankreich erläutert, um eine Mindestanforderung.

(668) Darüber hinaus weist Frankreich darauf hin, dass das Verwaltungsgericht Bastia im Zusammenhang mit den Gemeinwohlaufträgen für 2019-2020 nur die Anforderungen geprüft habe, die mit den Mindestmerkmalen in Verbindung gebracht werden konnten: „Diese technischen Anforderungen, die sich auf die Tragfähigkeit der Schiffe beziehen, gehören zu den in Artikel 2.4 der Vorschriften für Angebote aufgeführten vertraglichen Mindestanforderungen“ (19. März 2019, Nr. 1900289). Frankreich zufolge wurde diese Argumentation vom Conseil d'État in einer Entscheidung vom 24. Juni 2019 bestätigt: „der technische Anhang über Dienstleistungen in Anhang 1 des Vertragsentwurfs, der für jede Überfahrt mindestens vierzig Anschlussstellen für Kühlfahrzeuge vorschreibt, war angesichts des Wortlauts von Artikel 4.1 der Vorschriften für Angebote als Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen zu betrachten und somit als Erläuterung der erwarteten Mindestmerkmale. Mit dieser Entscheidung beging der Richter der vorläufigen Verfügung keinen Rechtsfehler.“ Entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries war der Conseil d'État nach Ansicht Frankreichs nicht der Auffassung, dass Anhang 1 in seiner Gesamtheit Mindestanforderungen darstelle.

(669) Ebenso weisen die französischen Behörden erneut darauf hin, dass Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge nicht geändert worden sei, was bedeute, dass weder die Mindestmerkmale noch die Mindestkapazitäten missverstanden worden seien. Die Angebote entsprachen daher diesen Mindestmerkmalen und -kapazitäten.

(670) Was die Klarheit der Mindestanforderungen betrifft, so verweisen die französischen Behörden auf den Beschluss des Verwaltungsgerichts Bastia vom 20. Juli 2022 (Erwägungsgrund 274), in dem festgestellt wird, dass die Informationen über außerplanmäßige und zusätzliche Hin- und Rückfahrten ausreichten, um „die Bewerber in die Lage zu versetzen, den Umfang der Verpflichtungen für Auftragnehmer zu beurteilen und ein Angebot einzureichen“ ([227]).

7. **WÜRDIGUNG DER MAßNAHMEN**

7.1. **Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV**

(671) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

7.1.1. *Vorliegen eines Unternehmens*

(672) Nach ständiger Rechtsprechung ([228]) muss die Kommission zunächst prüfen, ob es sich bei den Dienstleistungserbringern um Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV handelt. Der Begriff des Unternehmens umfasst jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung. Eine wirtschaftliche Tätigkeit ist jede Tätigkeit, die im Angebot von Waren und Dienstleistungen auf einem Markt besteht ([229]).

(673) Die Gemeinwohlaufträge bestehen in der Erbringung von Güter- und Personenseeverkehrsdiensten zwischen Korsika und dem französischen Festland als Gegenleistung für Ausgleichszahlungen, die an die Begünstigten dieser Gemeinwohlaufträge (Corsica Linea und La Méridionale) gezahlt werden. Corsica Linea und La Méridionale üben daher wirtschaftliche Tätigkeiten aus. Folglich sind sie Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

([227]) Das Verwaltungsgericht stellte u. a. fest, dass die Ausschreibungsunterlagen Informationen über Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem Festland enthielten, wie z. B. die Jahresberichte der Auftragnehmer für 2017, 2018 und 2019, die eine Analyse der Qualität der Dienstleistungen enthielten.

([228]) Urteil vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, und Urteil vom 23. April 1991, Höfner und Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, Rn. 21.

([229]) Urteil vom 16. Juni 1987, Kommission/Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, Rn. 7, Urteil vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien (C-35/96, ebd., Rn. 36).

7.1.2. *Zurechenbarkeit der Maßnahmen zum Staat und Vorliegen staatlicher Mittel*

7.1.2.1. Zurechenbarkeit der Maßnahmen zum Staat

(674) Nach ständiger Rechtsprechung fallen Maßnahmen, die von innerstaatlichen Einrichtungen der Mitgliedstaaten getroffen werden, unabhängig vom Status und der Bezeichnung dieser Einrichtungen ebenso wie Maßnahmen des Bundes- oder Zentralstaates in den Geltungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV, wenn dessen Voraussetzungen erfüllt sind ([230]).

(675) Die Kommission stellt im vorliegenden Fall fest, dass es sich bei OTC, d. h. der Behörde, die die zu prüfenden Maßnahmen erließ, um eine Verwaltungsbehörde handelt, die vollständig dem CdC angegliedert sei, der selbst eine innerstaatliche Einrichtung ist (Erwägungsgrund 82). Das OTC, dessen Präsident Mitglied des CdC ist (Erwägungsgrund 82), untersteht bei der Ausübung seiner Tätigkeiten der Aufsicht des CdC (Erwägungsgrund 83). Der CdC ernennt auch den Direktor des OTC, und die Beschlüsse des OTC (einschließlich Haushaltsbeschlüssen) werden von einem Verwaltungsausschuss gefasst, der sich aus Vertretern der Departements Corse-du-Sud und Haute-Corse sowie überwiegend aus gewählten Vertretern der korsischen Versammlung zusammensetzt (Erwägungsgrund 82). Die Vergabe der Gemeinwohlaufträge war selbst Gegenstand eines Zustimmungsvotums der korsischen Versammlung (Erwägungsgrund 280).

(676) Die in Rede stehenden Maßnahmen sind daher dem Staat zuzurechnen.

7.1.2.2. Vorliegen staatlicher Mittel

(677) Nach ständiger Rechtsprechung sind die Mittel der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften als staatliche Mittel im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV anzusehen ([231]).

(678) Wie in Erwägungsgrund 84 erwähnt, werden die Gemeinwohlaufträge durch einen Zuschuss zur Kontinuität der Festlandsverbindungen finanziert, den die nationale Regierung dem CdC zahlt, der ihn per Gesetz an das OTC überweist. Die Gemeinwohlaufträge werden daher aus Mitteln des CdC finanziert, bei dem es sich um eine innerstaatliche Einrichtung handelt.

(679) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass bei der Finanzierung der Gemeinwohlaufträge staatliche Mittel zum Einsatz kommen.

7.1.3. *Vorliegen eines Vorteils*

(680) Bei der Würdigung, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe für ein Unternehmen darstellt, muss festgestellt werden, ob dem betreffenden Unternehmen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde, der es von Kosten entlastet hat, die es normalerweise aus Eigenmitteln hätte bestreiten müssen, oder ob ihm ein Vorteil verschafft wurde, den es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte ([232]).

(681) Da die zu prüfenden Maßnahmen als Gemeinwohlaufträge werden, stellen sie einen Vorteil für den Begünstigten dar, es sei denn, ein solche Ausgleichsleistung erfüllt kumulativ die vier Altmark-Kriterien ([233]).

(682) Vor diesem Hintergrund wird die Kommission prüfen, ob die Gemeinwohlaufträge alle Altmark-Kriterien erfüllen.

7.1.3.1. Altmark-Kriterien

(683) Im Altmark-Urteil entschied der Gerichtshof, dass Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Dienstleistungen keinen selektiven Vorteil verschaffen und keine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, wenn vier kumulative Kriterien erfüllt sind:

— das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein (Kriterium 1);

— die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wurde, sind zuvor objektiv und transparent festzustellen (Kriterium 2);

([230]) Urteil des Gerichts vom 12. Mai 2011, Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 und T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, Rn. 108.
([231]) Ebd., Rn. 109.
([232]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. Februar 1990, Frankreich/Kommission, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, Rn. 44-45.
([233]) Urteil vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 87-93.

— der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken (Kriterium 3);

— wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt worden, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind (Kriterium 4).

7.1.3.2. Einhaltung des vierten Altmark-Kriteriums

7.1.3.2.1. Der Anbieter wurde im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ermittelt, das die Auswahl des Bewerbers ermöglicht, der in der Lage ist, diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erbringen

(684) Bei einer öffentlichen Ausschreibung kann das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nur dann ausgeschlossen werden, wenn das Verfahren gewährleistet, dass sich derjenige Bewerber ermitteln lässt, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann.

(685) In der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der EU-Beihilfevorschriften auf Ausgleichsleistungen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „**DAWI-Mitteilung**“) ([234]) sind die Kriterien festgelegt, anhand derer beurteilt werden kann, ob das vierte Altmark-Kriterium erfüllt ist.

(686) In Randnummer 66 der DAWI-Mitteilung heißt es, dass in Bezug auf die Merkmale der Ausschreibung ein wettbewerblicher Dialog oder ein Verhandlungsverfahren mit Veröffentlichung einer Bekanntmachung der Bewilligungsbehörde einen weiten Ermessensspielraum einräumen und unter Umständen die Teilnahme interessierter Wirtschaftsbeteiligter einschränken können. Daher können sie nur in Ausnahmefällen als ausreichend betrachtet werden, um das vierte Altmark-Kriterium zu erfüllen.

(687) Die Kommission stellt fest, dass im vorliegenden Fall Frankreich die fraglichen Maßnahmen im Verhandlungsverfahren gewährt hat (Erwägungsgründe 277 und 278). Daher kann ein solches Verfahren grundsätzlich nicht als Garantie der geringsten Kosten für die Allgemeinheit im Sinne der DAWI-Mitteilung angesehen werden.

(688) Im Übrigen gibt es im vorliegenden Fall keinen Anhaltspunkt dafür, dass das Ausschreibungsverfahren für Gemeinwohlaufträge als Ausnahmefall angesehen werden kann, der von dieser Vermutung abweicht.

(689) Erstens betrifft das Verfahren Seeverkehrsdienste nach Korsika, wo es aufgrund der durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegten Beschränkungen und der Historie aufeinanderfolgender öffentlicher Dienstleistungsaufträge nie zu einem freien Wettbewerb kam (Erwägungsgründe 60 und 61). Ein solcher Kontext ist daher geeignet, das gewerbliche Angebot von und den Wettbewerb um Seeverkehrsdienste nach Korsika zu beschränken, und wird wahrscheinlich nicht gewährleisten, dass eine Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbracht wird.

(690) Zweitens wurden, wie Corsica Ferries hervorhebt (Erwägungsgrund 518), die Gewährungskriterien für den finanziellen Ausgleich nur mit 20 % gewichtet, während die Kriterien für den technischen Wert der Angebote mit 60 % gewichtet wurden (Erwägungsgrund 271). Die Kommission stellt fest, dass diese technischen Kriterien nicht so definiert wurden, dass sie einen wirksamen Wettbewerb ermöglichen, der den Vorteil der erfolgreichen Bieter auf ein Minimum beschränkt, da diese Kriterien hauptsächlich die Kapazität und die Qualität der Bewerber im Hinblick auf die Erfüllung der ihnen übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Fahrpläne, Anpassung der Flotte an die Bedürfnisse der Nutzer, Qualität der Dienstleistungen für gewerbliche und private Nutzer usw.) gemessen haben, anstatt einen wirksamen Wettbewerb zu fördern, der die Höhe der Ausgleichszahlung minimiert.

([234]) ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4.

(691) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass das Vergabeverfahren für die Gemeinwohlaufträge angesichts der geringen Zahl von Bewerbern für die einzelnen Lose nicht zu einem ausreichend offenen, echten Wettbewerb geführt hat (Erwägungsgrund 276). Das Vorbringen von Corsica Linea und La Méridionale, dass ein erheblicher Konkurrenzdruck bestanden habe, weil „allgemein bekannt" gewesen sei, dass sich drei Wirtschaftsbeteiligte (Corsica Linea, La Méridionale und Corsica Ferries) bewerben könnten (Erwägungsgründe 577 und 614), ist rein spekulativ und im Übrigen nicht bewiesen, da sich Corsica Ferries nicht für das Vergabeverfahren für Gemeinwohlaufträge beworben hat. Auch der Umstand, dass die Zahl der Bewerber (Corsica Linea und La Méridionale) mit der Zahl der Wirtschaftsbeteiligten übereinstimmt, die an der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen teilnahmen, ist für sich genommen nicht geeignet, das Bestehen eines ausreichenden offenen und echten Wettbewerbs nachzuweisen (Erwägungsgrund 613). Ihre eigene Feststellung, dass kein anderer Wirtschaftsbeteiligter als diese drei ein Interesse am korsischen Markt bekundet habe (Erwägungsgrund 575), zeigt darüber hinaus das geringe Niveau des durch das Vergabeverfahren für Gemeinwohlaufträge ausgelösten Wettbewerbs; eine Tatsache, die von La Méridionale anerkannt worden ist (Erwägungsgrund 613). Darüber hinaus gab Corsica Ferries trotz ihres Interesses kein Angebot ab, das zu einer Erhöhung des Wettbewerbsdrucks während des Ausschreibungsverfahrens für Gemeinwohlaufträge hätte beitragen können (Erwägungsgrund 273). Somit ist das Vorbringen von Corsica Linea, dass i) das Verhandlungsverfahren den ursprünglich von den Bewerbern vorgeschlagenen finanziellen Ausgleich verringert habe (Erwägungsgrund 578) und dass ii) die französischen Behörden nicht verpflichtet gewesen seien, die Angebote dieser Bewerber anzunehmen (Erwägungsgrund 579), für sich genommen nicht geeignet, darzutun, dass das OTC Seeverkehrsdienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erhalten habe.

(692) Und schließlich kann im Fall von Verfahren, bei denen nur ein Angebot eingereicht wird, das Angebot hinsichtlich der Gewährleistung der geringsten Kosten für die Allgemeinheit nicht als ausreichend angesehen werden ([235]). Im vorliegenden Fall wurde für alle Gemeinwohlaufträge mit Ausnahme derjenigen, die die Verbindungen nach Propriano und Porto-Vecchio betrafen (bei denen nur zwei Bewerbungen eingingen), nur eine Bewerbung eingereicht. Corsica Linea erläutert diesbezüglich nicht, warum das Fehlen eines konkurrierenden Angebots für drei der Lose im vorliegenden Fall nicht ermöglicht, das Bestehen eines hinreichenden Drucks auszuschließen (Erwägungsgrund 576). Auch in den Losen 3 (Porto-Vecchio) und 4 (Propriano) beweist die Tatsache, dass die französischen Behörden in beiden Fällen das niedrigste Angebot annahmen, nicht, dass das erfolgreiche Angebot für sich genommen das Angebot mit den niedrigsten Kosten für die Allgemeinheit war.

(693) Aus diesen Erwägungen ergibt sich, dass das Ausschreibungsverfahren für die Gemeinwohlaufträge der Allgemeinheit keine Garantie dafür bot, dass die betreffenden Dienstleistungen zu den niedrigsten Kosten in Auftrag gegeben wurden.

7.1.3.2.2. Ausgleich auf der Grundlage der Kosten, die einem durchschnittlichen, gut geführten und angemessen ausgestatteten Unternehmen bei der Erfüllung der übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehen würden

(694) Die Kommission weist darauf hin, dass das vierte im Altmark-Urteil aufgestellte Kriterium, das auf der Analyse der Kosten für ein durchschnittliches, gut geführtes und mit angemessenen Mitteln ausgestattetes Unternehmen beruht, anzuwenden ist, wenn das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraute Unternehmen nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge ausgewählt wird.

(695) Die französischen Behörden haben keine Nachweise oder Informationen vorgelegt, die belegen könnten, dass der im Rahmen der Gemeinwohlaufträge gezahlte Ausgleich auf der Grundlage der Kosten bestimmt wurde, die ein durchschnittliches, gut geführtes und mit angemessenen Mitteln ausgestattetes Unternehmen tragen würde, um die ihm übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erfüllen. Die Beteiligten haben sich nicht zu diesem Punkt geäußert.

(696) Es sei auch darauf hingewiesen, dass in den Gemeinwohlaufträgen nicht auf die Kosten verwiesen wird, die einem durchschnittlichen, gut geführten mit angemessenen Mitteln ausgestattetem Unternehmen entstehen würden, damit es die ihm übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllen kann. Vielmehr geht aus den Akten hervor, dass der Ausgleich erst am Ende des Ausschreibungsverfahrens für Gemeinwohlaufträge im Anschluss an Verhandlungen festgesetzt wurde, die zwischen den Begünstigten der Gemeinwohlaufträge und dem OTC zur Bestimmung der Höhe des Ausgleichs geführt wurden, ohne dass bei diesen Verhandlungen auf die Kosten Bezug genommen wurde, die ein durchschnittliches, gut geführtes und mit ausreichenden Mitteln ausgestattetes Unternehmen zur Erfüllung der ihm übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen tragen würde.

([235]) Rn. 68 der DAWI-Mitteilung.

(697) Da Frankreich keine konkreten Nachweise vorlegte, kann die Kommission nur zu dem Schluss gelangen, dass der im Rahmen der Gemeinwohlaufträge gewährte Ausgleich nicht auf der Grundlage der Kosten bestimmt wurde, die ein durchschnittliches, gut geführtes und mit angemessenen Mitteln ausgestattetes Unternehmen tragen würde, um die ihm übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erfüllen.

(698) Infolgedessen erfüllen die Gemeinwohlaufträge das vierte Altmark-Kriterium nicht.

7.1.3.3. Schlussfolgerungen zum Vorliegen eines Vorteils

(699) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Gemeinwohlaufträge ihren Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil verschafften, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten.

7.1.4. *Selektivität der Gemeinwohlaufträge*

(700) Wenn die Kommission das Vorliegen eines Vorteils erkennt, der sich unmittelbar oder mittelbar aus einer bestimmten Maßnahme ergibt, muss sie des Weiteren nachweisen, dass dieser Vorteil spezifisch einem oder mehreren Unternehmen nützt.

(701) Das Erfordernis der Selektivität unterscheidet sich danach, ob die in Rede stehende Maßnahme als allgemeine Beihilferegelung oder als Einzelbeihilfe gewährt werden soll. Im letztgenannten Fall ermöglicht die Feststellung des wirtschaftlichen Vorteils grundsätzlich die Annahme der Selektivität ([236]).

(702) Im vorliegenden Fall wurden die Gemeinwohlaufträge sämtlich auf der Grundlage bilateraler Verträge gewährt, die mit den einzelnen Begünstigten geschlossen wurden.

(703) Bei diesen Gemeinwohlaufträgen handelt es sich daher um Einzelmaßnahmen, bei denen davon auszugehen ist, dass sie zugunsten dieser Begünstigten selektiv sind.

7.1.5. *Durch die Gemeinwohlaufträge geschaffene Hemmnisse für den Handel zwischen den Mitgliedstaaten und Verzerrung des EU-internen Wettbewerbs*

(704) Beihilfen, mit denen ein Unternehmen von Kosten befreit werden soll, die es normalerweise im Rahmen seines laufenden Betriebs oder seiner normalen Tätigkeiten hätte tragen müssen, verfälschen grundsätzlich die Wettbewerbsbedingungen ([237]). In der Tat wurde in verschiedenen Urteilen festgestellt, dass jede Beihilfe für ein Unternehmen, das auf dem Gemeinschaftsmarkt tätig ist, den Wettbewerb verzerren und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen kann.

(705) Der Seeverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats (Seekabotage) steht seit dem 1. Januar 1993 allen Wirtschaftsbeteiligten aus der Gemeinschaft offen ([238]). Seit diesem Zeitpunkt können Beihilfen, die einem Unternehmen, das Personen und/oder Fracht innerhalb eines Mitgliedstaats befördert, gewährt werden, eine Behinderung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten darstellen. Im vorliegenden Fall werden im Rahmen der Gemeinwohlaufträge Ausgleichszahlungen für die Erbringung von Güter- und Personenseeverkehrsdiensten im Zusammenhang mit Seeverkehrsdiensten nach Korsika gewährt. Dieser Ausgleich ist daher geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, auch weil Korsika Verbindungen zu Italien hat.

(706) Es ist zu berücksichtigen, dass Corsica Linea und La Méridionale auf Strecken zwischen dem französischen Festland und Korsika in direktem Wettbewerb mit Betreibern wie Corsica Ferries, aber auch potenziell mit jedem Seeverkehrsunternehmen, das Seeverkehrsdienste von und nach Korsika anbietet oder anbieten könnte, tätig sind (Erwägungsgrund 45). Angesichts des erheblichen Personenverkehrs zwischen Korsika und dem französischen und dem italienischen Festland gilt dies umso mehr (Erwägungsgrund 56). Die Kommission stellt daher fest, dass die Maßnahmen geeignet sind, die Stellung von Corsica Linea und La Méridionale gegenüber konkurrierenden Seeverkehrsunternehmen in der Union zu stärken und dadurch möglicherweise den Wettbewerb zu verfälschen.

(707) Folglich sind die Maßnahmen geeignet, den Wettbewerb im Binnenmarkt zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

([236]) Urteil vom 4. Juni 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 60.

([237]) Vgl. Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2000, Deutschland/Kommission, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, Rn. 30 und die dort angeführte Rechtsprechung.

([238]) Siehe Seekabotageverordnung.

7.1.6. *Schlussfolgerung zum Vorliegen einer staatlichen Beihilfe*

(708) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass der Ausgleich, der den Betreibern im Rahmen der Gemeinwohlaufträge gewährt wird, eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

7.2. **Rechtmäßigkeit der Maßnahmen**

(709) In Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/1589 ([239]) wird unter Berücksichtigung von Artikel 108 Absatz 3 AEUV Folgendes bestimmt: „Soweit die Verordnungen nach Artikel 109 AEUV oder nach anderen einschlägigen Vorschriften des AEUV nichts anderes vorsehen, teilen die Mitgliedstaaten der Kommission ihre Vorhaben zur Gewährung neuer Beihilfen rechtzeitig mit." Artikel 3 dieser Verordnung sieht ferner vor, dass „anmeldungspflichtige Beihilfen nach Artikel 2 Absatz 1 … nicht eingeführt werden [dürfen], bevor die Kommission einen diesbezüglichen Genehmigungsbeschluss erlassen hat oder die Beihilfe als genehmigt gilt."

(710) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden, obgleich sie am 27. Dezember 2022 ihre Pläne zur Erstellung öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2030 mitteilten, die Gemeinwohlaufträge dennoch am 1. Januar 2023 umsetzten, ohne dass die Kommission einen Beschluss zu ihrer Genehmigung gefasst hatte oder davon auszugehen war, dass dies erfolgt war. Die in Rede stehenden Maßnahmen verstoßen daher grundsätzlich gegen Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/1589.

(711) Die Kommission stellt fest, dass Mitgliedstaaten nach dem DAWI-Beschluss in bestimmten Fällen von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt werden können.

(712) In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob die Gemeinwohlaufträge in den Anwendungsbereich des DAWI-Beschlusses fallen, um festzustellen, ob die Maßnahmen von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt sind.

(713) Die Kommission weist zunächst darauf hin, dass nach ständiger Rechtsprechung die Bestimmungen einer Verordnung oder eines Beschlusses über die Befreiung von der Anmeldung als Ausnahme von der allgemeinen Regel der Anmeldepflicht und der darin festgelegten Bedingungen eng auszulegen sind ([240]).

(714) Der Anwendungsbereich des DAWI-Beschlusses ist in Artikel 2 festgelegt. Nach Artikel 2 Buchstabe d sind staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für Seeverkehrsverbindungen zu Inseln nicht von der Anmeldepflicht freigestellt, wenn das durchschnittliche jährliche Verkehrsaufkommen auf diesen Strecken in den beiden Finanzjahren die dem Jahr vorausgehen, in dem die Betrauung mit der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erfolgte, 300 000 Fahrgäste überstieg.

(715) Artikel 2 Buchstabe d des DAWI-Beschlusses bezieht sich nur auf die Personenbeförderung im Seeverkehr und nicht auf den Seefrachtverkehr. Angesichts des Grundsatzes der engen Auslegung, der für die Anwendung eines Beschlusses über die Befreiung von der Anmeldung gilt (Erwägungsgrund 713), ist die Kommission der Auffassung, dass Ausgleichsleistungen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Seefrachtverkehr oder für kombinierte Dienstleistungen (Personen/Fracht) mangels ausdrücklicher Bezugnahme auf den Seefrachtverkehr nicht unter den DAWI-Beschluss fallen können ([241]).

(716) Da sich die Gemeinwohlaufträge auf kombinierte Dienstleistungen beziehen, fällt der Ausgleich, der den Begünstigten der Gemeinwohlaufträge gewährt wurde, nicht in den Anwendungsbereich des DAWI-Beschlusses.

(717) Die Stellungnahmen der Beteiligten zu diesem Punkt haben keinen Einfluss auf diese Schlussfolgerung.

([239]) Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Urteil vom 21. Juli 2016, Dilly's Wellnesshotel (C-493/14, EU:C:2016:577, Rn. 37 und 38), Urteil vom 5. März 2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, Rn. 60.

([241]) Für eine analoge Auslegung siehe das Urteil vom 19. Oktober 2023, SAD Trasporto locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, Rn. 23-29, zum Anwendungsbereich einer Verordnung, mit der staatliche Beihilfen, die in Form von Ausgleichsleistungen für Landverkehrsdienste gewährt werden, von der Anmeldepflicht ausgenommen werden.

(718) Zunächst steht der Ausschluss des Seefrachtverkehrs vom Anwendungsbereich des DAWI-Beschlusses entgegen dem Vorbringen von Corsica Linea (Erwägungsgrund 582) weder dem Wortlaut des DAWI-Beschlusses noch seinem Zweck, wie er in Erwägungsgrund 24 dieses Beschlusses interpretiert wird, entgegen. In keinem der Artikel des DAWI-Beschlusses wird der Seefrachtverkehr erwähnt. In Erwägungsgrund 24 werden lediglich die Vorschriften für staatliche Beihilfen zur Finanzierung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Luft- und Seeverkehr präzisiert, wobei nur klargestellt wird, dass der DAWI-Beschluss die Voraussetzungen festlegt, unter denen solche Beihilfen von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt werden können, wenn es diesbezüglich keine sektorbezogene Vorschrift gibt. Artikel 2 Buchstabe d, in dem der Anwendungsbereich des DAWI-Beschlusses festgelegt ist, erstreckt sich jedoch nicht auf den Seefrachtverkehr. Im Übrigen begründet Corsica Linea nicht, warum der Ausschluss des Seefrachtverkehrs vom DAWI-Beschluss gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung verstoßen würde.

(719) Ferner belegt das Argument, dass die Bezugnahme nur auf einen Schwellenwert für Fahrgäste dadurch gerechtfertigt sei, dass der Personenverkehr ein Gesamtindikator für die wirtschaftliche Bedeutung einer bestimmten Strecke sei (Erwägungsgrund 584), nicht, dass der DAWI-Beschluss ausdrücklich den Seefrachtverkehr umfasst. Vielmehr stellt die Kommission fest, dass der Hauptzweck der Gemeinwohlaufträge die Beförderung von Fracht ist, wobei die Personenbeförderung auf die Beförderung von Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen und Fahrern (mit Ausnahme der Strecke Marseille-Propriano) beschränkt ist, deren Volumen begrenzt ist.

(720) Schließlich ist die Feststellung, dass die Entscheidungspraxis der Kommission darauf hindeute, dass der DAWI-Beschluss auf kombinierte Dienstleistungen anwendbar sei, irrelevant (Erwägungsgrund 583), da die Kommission nach ständiger Rechtsprechung nicht an ihre Entscheidungspraxis gebunden ist ([242]).

(721) Der DAWI-Beschluss ist daher im vorliegenden Fall nicht anwendbar. Daraus folgt, dass die Maßnahmen von den französischen Behörden unter Verstoß gegen Artikel 3 der Verordnung 2015/1589 und Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig durchgeführt wurden.

7.3. **Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt**

7.3.1. *Anwendbarkeit von Artikel 106 Absatz 2 AEUV und des DAWI-Rahmens*

(722) Stellt eine Ausgleichsleistung für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Dienstleistungen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar, so unterliegt diese Ausgleichsleistung den Artikeln 106, 107 und 108 AEUV.

(723) Rechtsgrundlage für die Prüfung der Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse mit dem Binnenmarkt ist Artikel 106 Absatz 2 AEUV. Im vorliegenden Fall betrifft die in Rede stehende staatliche Beihilfe die Gewährung von Ausgleichsleistungen als Gegenleistung für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen einer DAWI. Daher ist die Vereinbarkeit der Beihilfe mit Artikel 106 Absatz 2 AEUV und insbesondere mit den besonderen Vorschriften für die Anwendung dieses Artikels zu prüfen.

(724) Im vorliegenden Fall sind die besonderen Regeln für die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 AEUV im DAWI-Rahmen enthalten. Nach Randnummer 11 des DAWI-Rahmens können „staatliche Beihilfen, die nicht in den Anwendungsbereich des [DAWI-Beschlusses] fallen, für mit Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags vereinbar erklärt werden, wenn sie für die Erbringung der betroffenen Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erforderlich sind und sie die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Maße beeinträchtigen, das dem Interesse der Europäischen Union zuwiderläuft. Damit dieses Gleichgewicht gegeben ist, müssen die in den Abschnitten 2.2 bis 2.10 genannten Voraussetzungen erfüllt sein."

(725) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden die Gemeinwohlaufträge auch auf der Grundlage des DAWI-Rahmens anmeldeten.

(726) In den folgenden Abschnitten wird daher dargelegt, wie die Kommission die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Maßnahmen mit den im DAWI-Rahmen festgelegten Voraussetzungen prüft, da die Maßnahmen nicht in den Anwendungsbereich des DAWI-Beschlusses fallen (Erwägungsgrund 721).

([242]) Urteil vom 20. September 2011, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:C:2011:493, Rn. 190.

(727) Es ist auch darauf hinzuweisen, dass nach Randnummer 8 des DAWI-Rahmens die Grundsätze des DAWI-Rahmens unbeschadet strengerer einschlägiger Bestimmungen in sektorspezifischen EU-Rechtsvorschriften über Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Seeverkehr gelten. Im Bereich des Seeverkehrs legt die Seekabotageverordnung in ihrer Auslegung durch die Auslegungsmitteilung die Bedingungen fest, unter denen ein Mitgliedstaat Verträge über öffentliche Dienstleistungen mit im Linienverkehr von oder nach Inseln tätigen Schifffahrtsunternehmen schließen und Schiffseignern als Gegenleistung einen finanziellen Ausgleich zahlen kann. Die Kommission wird daher unbeschadet der besonderen Bestimmungen der Seekabotageverordnung die Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem DAWI-Rahmen prüfen.

7.3.2. *Vorliegen einer echten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse*

(728) Nach Randnummer 12 des DAWI-Rahmens muss die „Beihilfe … für eine echte und genau abgesteckte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags bestimmt sein". Die Last der Beweisführung für die korrekte Definition des Umfangs der öffentlichen Dienstleistung liegt bei dem Mitgliedstaat ([243]), wobei die Prüfung durch die Kommission, wie in Randnummer 13 des DAWI-Rahmens dargelegt, auf einen offensichtlichen Beurteilungsfehler beschränkt ist.

(729) In Randnummer 13 des DAWI-Rahmens wird darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten Dienstleistungen, die von unter normalen Marktbedingungen handelnden Unternehmen unter Bedingungen, die sich — z. B. im Hinblick auf den Preis, die objektiven Qualitätsmerkmale, die Kontinuität und den Zugang zu der Dienstleistung — mit dem öffentlichen Interesse, wie vom Staat definiert, decken, bereits zufriedenstellend erbracht werden oder erbracht werden können, nicht mit der Verpflichtung zur Erbringung öffentlicher Dienstleistungen verbinden können.

(730) In Randnummer 14 des DAWI-Rahmens wird betont, dass die Mitgliedstaaten belegen sollten, dass sie den Bedarf an der öffentlichen Dienstleistung anhand einer öffentlichen Konsultation oder anderer angemessener Mittel genau ermittelten, um den Interessen der Nutzer und Dienstleistungserbringer Rechnung zu tragen.

(731) Wie in Erwägungsgrund 727 dargelegt, berechtigt die Seekabotageverordnung einen Mitgliedstaat, Gemeinwohlaufträge für Liniendienste von oder nach Inseln zu vergeben und als Gegenleistung einen finanziellen Ausgleich zu gewähren. Unter einem Gemeinwohlauftrag im Sinne der Seekabotageverordnung ist ein Vertrag zu verstehen, der zur Erbringung angemessener Verkehrsdienste erteilt wird. Er kann insbesondere Folgendes umfassen:

— Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität;

— zusätzliche Verkehrsdienste;

— Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen; und

— eine Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf.

(732) In den beiden Urteilen des Gerichts der Europäischen Union vom 1. März 2017 in den Rechtssachen T-366/13 (im Folgenden SNCM I-Urteil) ([244]) und T-454/13 (im Folgenden SNCM II-Urteil) ([245]) wurden die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Definition des Umfangs einer öffentlichen Dienstleistung und die Form präzisiert, die die öffentliche Intervention annehmen muss, um die Erbringung dieser Dienstleistung sicherzustellen. Insbesondere hat das Gericht bestätigt, dass der Umfang eines Gemeinwohlauftrags einem Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen entsprechen muss, der gekennzeichnet ist durch i) die Nachfrage der Nutzer nach allen oder einem Teil der Dienstleistungen, ii) die von den Marktteilnehmern nicht befriedigt wird, wenn keine entsprechende Verpflichtung der öffentlichen Hand vorgesehen ist, und iii) der Mitgliedstaat, der zur Deckung dieses Bedarfs dem Ansatz den Vorzug geben muss, der die Freiheiten, die für das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts unabdingbar sind, am wenigsten beeinträchtigt ([246]).

([243]) Urteil vom 15. November 2018, Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II und T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, Rn. 79-83.
([244]) Urteil vom 1. März 2017, SNCM I, ebd.
([245]) Urteil vom 1. März 2017, SNCM II, ebd.
([246]) Urteil vom 1. März 2017, SNCM II, Rn. 134.

(733) Im vorliegenden Fall ist zu prüfen, ob der Anwendungsbereich der Gemeinwohlaufträge den Voraussetzungen des DAWI-Rahmens und der Seekabotageverordnung gemäß ihrer Interpretation in der Auslegungsmitteilung entspricht. Die Kommission wird daher prüfen, ob die Gemeinwohlaufträge einem Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen entsprechen und ob sie den Ansatz darstellen, der die Freiheiten, die für das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts unabdingbar sind, am wenigsten beeinträchtigt.

7.3.2.1. Ermittlung eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen

(734) Wie das Gericht im SNCM II-Urteil festgestellt hat, kann sich das Vorhandensein eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Seekabotage nur daraus ergeben, dass die Nachfrage der Nutzer nach einer bestimmten Dienstleistung nachgewiesen wird, die vom Markt nicht gedeckt wird. Nach Auffassung des Gerichts kann ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen u. a. durch Marktforschung, öffentliche Konsultationen oder Projektausschreibungen beurteilt werden ([247]).

(735) Diese Bedingungen entsprechen im Wesentlichen denen, die in den Randnummern 14 (Die Mitgliedstaaten müssen den Interessen der Nutzer durch öffentliche Konsultationen oder andere angemessene Mittel gebührend berücksichtigen) und 13 (Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen müssen, dass ein Marktversagen vorliegt) des DAWI-Rahmens festgelegt werden.

(736) Daraus folgt zunächst, dass, wenn es keine *Nachfrage der Nutzer* nach der Gesamtheit oder einen Teil der Dienstleistungen gibt, kein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen bestehen kann. In diesem Zusammenhang sieht Randnummer 14 des DAWI-Rahmens vor, dass die Interessen der Nutzer durch öffentliche Konsultationen oder andere angemessene Mittel gebührend berücksichtigt werden müssen. Die Ermittlung der Nutzernachfrage sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht ist notwendig, um den Rahmen für die Prüfung des Marktversagens zu schaffen. Die Definition des Bedarfs an einer öffentlichen Dienstleistung besteht darin, die Nachfrage der Nutzer mit dem gewerblichen Angebot zu vergleichen, das die Wirtschaftsbeteiligten ohne die von einem Mitgliedstaat vorgesehene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung anbieten würden.

(737) Ebenso kann ohne *Marktversagen* kein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen bestehen. Die Prüfung des Marktversagens ist in zwei Phasen unterteilt. Zunächst sind die Dienstleistungen zu prüfen, die der Markt ohne die vorgesehene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung anbieten würde. Diesbezüglich heißt es in Randnummer 14 des DAWI-Rahmens, dass die Interessen der Dienstleistungserbringer durch öffentliche Konsultationen oder andere angemessene Mittel gebührend berücksichtigt werden müssen. Anschließend ist zu prüfen, ob ein solches Angebot ausreichen würde, um die Nachfrage der Nutzer zu decken.

(738) Wie Corsica Ferries zu Recht hervorhebt (Erwägungsgrund 455 und 456), beschränkt sich die Ermittlung des Marktangebots nicht auf das Angebot, das vorab auf dem Markt ermittelt wurde, sondern muss mittels einer Bewertung des künftigen Marktangebots dynamisch bewertet werden. Mit anderen Worten müssen die Mitgliedstaaten bei der Analyse eines Marktversagens prüfen, ob das bestehende *und* das potenzielle Angebot (d. h. das Angebot, das ein Wirtschaftsbeteiligter glaubhaft und innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens ohne die vorgesehene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung bereitstellen könnte) nicht ausreichen würde, um die ermittelte Nutzernachfrage zu decken.

(739) Entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 457) ist die Kommission jedoch nicht verpflichtet, die Prüfung des Vorliegens eines Marktversagens durch den Mitgliedstaat eingehend zu untersuchen. Wie in Erwägungsgrund 728 dargelegt, beschränkt sich die Prüfung der Kommission auf die Überprüfung auf offensichtliche Beurteilungsfehler.

(740) Im vorliegenden Fall stellten die französischen Behörden die Notwendigkeit infrage, Gemeinwohlaufträge im Zusammenhang mit Seeverkehrsdiensten nach Korsika aufrechtzuerhalten. Sie kamen zu dem Schluss, dass sie angesichts des von ihnen ermittelten Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen beibehalten werden sollten. In den nachstehenden Unterabschnitten wird die Analyse der Kommission zu jedem der von Frankreich ermittelten Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen dargelegt.

7.3.2.1.1. Notwendigkeit der Beförderung von in Korsika ansässigen und gebietsfremden Fahrgästen auf dem Seeweg zwischen Marseille und Propriano

(741) Im Kontext dieses Unterabschnitts wird die Kommission prüfen, ob die Notwendigkeit der Beförderung von in Korsika ansässigen und gebietsfremden Fahrgästen auf dem Seeweg auf der Strecke Marseille-Propriano i) der von Frankreich ordnungsgemäß nachgewiesenen Nachfrage dieser Nutzer entspricht, ii) die nicht durch private Angebote gedeckt werden konnte.

([247]) Urteil vom 1. März 2017, SNCM II, Rn. 135.

7.3.2.1.1.1. Bestehen einer Nutzernachfrage

7.3.2.1.1.1.1. Qualitative Nachfrage

1) Zu den angemessenen Mitteln, die zur Ermittlung der qualitativen Nachfrage eingesetzt wurden

(742) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden die Nachfrage von Fahrgästen nach Seeverkehrsdiensten nach Korsika, unter anderem auf der Strecke Marseille-Propriano, auf verschiedene Weise ermittelt haben.

(743) Zunächst führten die französischen Behörden mehrere öffentliche Konsultationen durch, um Informationen über die Nachfrage dieser Fahrgäste einzuholen.

(744) Im Rahmen einer ersten Konsultation, der Nutzerkonsultation (Erwägungsgrund 93), wurden alle Fahrgäste aufgefordert, einen allgemeinen Fragebogen über die Inanspruchnahme von Seeverkehrsdiensten zwischen dem Hafen von Marseille und den Häfen auf Korsika zu beantworten. Diesem Fragebogen waren mehrere Dokumente beigefügt, in denen die Nutzer über i) die wichtigsten Merkmale der Seeverkehrsdienste nach Korsika, ii) die von den französischen Behörden unternommenen Schritte zur Feststellung eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen und iii) die Darstellung der verschiedenen ursprünglich von Frankreich ermittelten Nutzerkategorien informiert wurden (Erwägungsgrund 95). Die Kommission ist der Auffassung, dass all diese Informationen den Nutzern ermöglichten, den Kontext, in dem sie konsultiert wurden, zu verstehen. Darüber hinaus lief die Nutzerkonsultation über einen Zeitraum von einem Monat, was ein angemessener Zeitraum ist. Diese Konsultation und die zugehörigen Unterlagen mit Informationen waren der Öffentlichkeit auf der Website des CdC zugänglich und wurden in der lokalen und regionalen Presse veröffentlicht (Erwägungsgründe 94, 95 und 366), um eine möglichst weite Verbreitung in der Öffentlichkeit zu gewährleisten.

(745) Der Fragebogen enthielt rund 20 Fragen zur Bewertung des Nutzerbedarfs für jede Seeverbindung zwischen dem Hafen Marseille und den Häfen Korsikas, einschließlich der Verbindung Marseille-Propriano. Aus den in Abschnitt 3.4.2.1.1.1.1 aufgeführten detaillierten Fragen geht hervor, dass sie den französischen Behörden ermöglichten, für jede Strecke zwischen Korsika und dem französischen Festland (einschließlich der Strecke Marseille-Propriano) Informationen über die Bedürfnisse der Fahrgäste im Hinblick auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten, die Beförderungsarten (Pkw und Kabine), die Häufigkeit der Seeverkehrsdienste und die angewandten Fährpreise zu sammeln (Erwägungsgrund 105). Darüber hinaus enthielt der Fragebogen mehrere Fragen zur Substituierbarkeit (aus Sicht der Nutzer) der Festlandhäfen (Erwägungsgrund 106) und des Luft- und Seeverkehrs (Erwägungsgrund 107).

(746) Bei den Fragen wurden im Allgemeinen mehrere mögliche Antworten vorgeschlagen. Mehrere Fragen ermöglichten es den Befragten sogar, andere als die vorgeschlagenen Antworten zu geben. Im Allgemeinen akzeptierten die französischen Behörden beliebige Freitextbeiträge (Erwägungsgrund 109). Der Fragebogen war daher ausreichend offen gestaltet, sodass verschiedene Standpunkte zum Ausdruck gebracht werden konnten. Die vorgeschlagenen Antworten waren klar, plausibel und vielseitig. Die Bemerkung von Corsica Ferries, dass der Fragebogen zu restriktiv gewesen sei (Erwägungsgrund 401), ist zurückzuweisen.

(747) Im Einleitungsbeschluss ([248]) stellte die Kommission die mögliche methodische Verzerrung aufgrund der Tatsache, dass der Fragebogen in erster Linie für die Nutzer der Seeverkehrsrouten zwischen dem Hafen von Marseille und Korsika bestimmt war, infrage. Nach einer eingehenden Prüfung stellt die Kommission jedoch fest, dass der Fragebogen keine solche Verzerrung aufwies, da die Nutzer in mehreren Fragen nach der Substituierbarkeit des Hafens von Marseille durch die anderen Festlandhäfen für ihre Fahrten nach bzw. von Korsika befragt wurden (Erwägungsgrund 106). Die französischen Behörden waren somit in der Lage, festzustellen, i) ob die Nutzer die in Marseille verfügbaren Überfahrten in Bezug auf Häufigkeit und Zweck mit denen in Toulon und Nizza verglichen; ii) ob die Nutzer bei einer hypothetischen Erhöhung der Fährpreise in Marseille nach Toulon und Nizza wechseln würden und iii) ob und aus welchem Grund die Nutzer die Häfen von Toulon und/oder Nizza bereits für Reisen von/nach Korsika genutzt hatten. Infolgedessen waren die französischen Behörden in der Lage, den Grad der Substituierbarkeit zwischen den Häfen auf dem Festland, insbesondere zwischen dem Hafen von Marseille und den Häfen von Toulon und Nizza, zu erfassen.

(748) Die Stellungnahme von Corsica Ferries zum Wortlaut der Fragen (Erwägungsgrund 400) ist daher zurückzuweisen. Entgegen ihrem Vorbringen zielten die Fragen, die andere Festlandhäfen als Marseille betrafen, nicht ausschließlich darauf ab, dass die Befragten ihre Wahl des Hafens von Marseille gegenüber anderen Häfen erklärten. Die Nutzer wurden darin auch nach den Gründen für die Nutzung der Häfen von Toulon und/oder Nizza anstatt des Hafens von Marseille gefragt.

([248]) Einleitungsbeschluss, Erwägungsgrund 283.

(749) Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass in der Vergangenheit nur die Verbindungen zwischen dem Hafen von Marseille und den Häfen Korsikas Gegenstand öffentlicher Dienstleistungsaufträge waren (Erwägungsgrund 69). Frankreich konnte daher im vorliegenden Fall berechtigterweise die Notwendigkeit infrage stellen, Gemeinwohlaufträge zwischen Marseille und den Häfen Korsikas aufrechtzuerhalten, indem er versucht, den aktuellen Bedarf der Nutzer auf diesen Strecken zu ermitteln und zu prüfen, ob andere Dienste (Luft- oder Seeverkehr von anderen Festlandhäfen) ihren Bedarf unter Bedingungen decken könnten, die mit denen der Seeverkehrsrouten zwischen Marseille und Korsika gleichwertig sind. Corsica Ferries erläutert nicht, inwiefern die Bereitstellung spezifischer Fragebogen für Nutzer, die Strecken zwischen Toulon und Korsika oder Nizza und Korsika nutzen, zu anderen Schlussfolgerungen hätte führen können als denen der französischen Behörden.

(750) Schließlich stellt die Kommission fest, dass im Rahmen der Nutzerkonsultation zahlreiche Antworten (fast 1 000) ([249]) eingingen, sodass die französischen Behörden eine bedeutende Stichprobe direkter Stellungnahmen von Nutzern erhielten. Corsica Ferries kann daher nicht geltend machen, dass die Zahl der eingegangenen Antworten angesichts der Gesamtzahl der Schiffspassagiere, die zwischen Korsika und dem französischen Festland befördert wurden, unzureichend gewesen sei (Erwägungsgrund 402). Corsica Ferries legt keine Informationen über die Mindestanzahl vor, die für die Verwendung von Daten aus Nutzerkonsultationen vorgeschrieben werden sollte. So wird allgemein anerkannt, dass eine Stichprobe von rund 1 000 Personen ausreicht, um für ganz Frankreich mit einer Bevölkerung von mehr als 67 Millionen eine Erhebung mit einer geringen Fehlerquote zu erstellen ([250]). Jedenfalls war die Nutzerkonsultation eines von mehreren Mitteln, die von den französischen Behörden zur Ermittlung der qualitativen Nachfrage im Passagierverkehr eingesetzt wurden.

(751) Zu dem von Corsica Ferries angeführten Umstand, dass Corsica Linea versucht habe, die Antworten auf die Fragebogen zu beeinflussen, indem sie ihre Mitarbeiter aufgefordert habe, die Antworten anzukreuzen, die dazu beitragen würden, die Aufrechterhaltung des Gemeinwohlauftrags sicherzustellen (Erwägungsgrund 403), stellt die Kommission fest, dass es sich um einen besonders schwerwiegenden Vorwurf in Bezug auf eine Handlung handelt, die nach nationalem Recht Gegenstand eines Verwaltungs- und/oder Strafverfahrens sein könnte. Solche Behauptungen müssen daher durch klare, konkrete und stichhaltige Beweise ergänzt werden. Corsica Ferries legt jedoch in seiner Stellungnahme keine solchen Beweise vor. Das Unternehmen übermittelte zwar eine E-Mail eines Mitarbeiters von Corsica Linea, doch in dieser E-Mail wurde lediglich ein Internetlink zur Nutzerkonsultation weitergegeben. In der E-Mail werden jedoch weder der Rang des Mitarbeiters noch die Empfänger oder das Vorhandensein von Anhängen erwähnt, sodass die Kommission ihren tatsächlichen Umfang nicht beurteilen kann.

(752) Im Rahmen einer zweiten Konsultation, der Hafenkonsultation, wurden auch die Hafenbehörden aufgefordert, zu den Seeverkehrsdiensten nach Korsika Stellung zu nehmen, um die französischen Behörden insbesondere über das Ausmaß des Wettbewerbs bei den Seeverkehrsdiensten und die Kapazität der Häfen zu informieren (Erwägungsgründe 116 bis 119). Wie in Erwägungsgrund 96 dargelegt, lief diese Konsultation über einen Monat, was ein angemessener Zeitraum ist. Der den Hafenbehörden übermittelte Fragebogen war hinreichend gut strukturiert, sodass sich die französischen Behörden einen vollständigen und detaillierten Überblick über die Funktionsweise der betreffenden Häfen verschaffen konnten. Darüber hinaus erhielten die französischen Behörden darin nicht nur Informationen über die Nachfrage der Nutzer (durch Elemente wie das Einzugsgebiet des Hafens, die den Seeverkehrsnutzern zur Verfügung stehenden Einrichtungen, die Zugänglichkeit des Hafens usw.), sondern auch über das Marktangebot, das ohne einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag glaubwürdig angeboten werden könnte (durch eine vollständige Beschreibung der Dienstleistungen und Kapazitäten, die den Schifffahrtsunternehmen in den Häfen zur Verfügung stehen). Die französischen Behörden erhielten Beiträge von den Häfen Marseille, Toulon und Nizza (Erwägungsgrund 120) sowie über die CCI de Corse (IHK von Korsika) von den Häfen auf Korsika (Erwägungsgrund 124).

(753) Die französischen Behörden führten daher öffentliche Konsultationen durch, die es ihnen ermöglichten, den Interessen der Nutzer Rechnung zu tragen.

(754) Zur Ergänzung der Konsultationen beauftragtem die französischen Behörden außerdem einen unabhängigen Wirtschaftsberater, Gecodia, parallel zu den öffentlichen Konsultationen eine ergänzende Untersuchung der Nutzernachfrage durchzuführen (Erwägungsgrund 90). Der Gecodia-Bericht enthält die Schlussfolgerungen zu dieser Studie. Die Kommission stellt fest, dass nach Randnummer 14 des DAWI-Rahmens eine von einem unabhängigen Wirtschaftsberater durchgeführte Studie über die Nachfrage der Nutzer nach einer bestimmten Dienstleistung ein geeignetes Mittel zur Berücksichtigung der Interessen der Nutzer der betreffenden Dienstleistung sein kann, insbesondere wenn eine solche Studie zusätzlich zu einer öffentlichen Konsultation durchgeführt wird.

([249]) 300 Antworten betrafen insbesondere die Strecke Marseille-Propriano.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (abgerufen am 18. Oktober 2024).

(755) Dies zeigt, dass sich Frankreich auf mehrere Instrumente stützte, die die Kommission im Sinne von Randnummer 14 des DAWI-Rahmens als angemessen erachtet, um den Interessen der Nutzer der betreffenden Dienstleistungen Rechnung zu tragen.

2) Zu den Schlussfolgerungen Frankreichs zur qualitativen Nutzernachfrage zwischen Marseille und Propriano

(756) Die Kommission wird nacheinander die Schlussfolgerungen der französischen Behörden in Bezug auf i) die fehlende Substituierbarkeit des Seeverkehrs durch den Luftverkehr aus Sicht der Fahrgäste, ii) die Unterscheidung zwischen in Korsika ansässigen und gebietsfremden Fahrgästen, iii) die geografische Substituierbarkeit des Hafens von Marseille durch Toulon und Nizza und iv) die geografische Substituierbarkeit des Hafens von Propriano durch die anderen Häfen auf Korsika prüfen.

a) Zur fehlenden Substituierbarkeit des Seeverkehrs durch den Luftverkehr

(757) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden der Auffassung waren, dass die Nachfrage der Nutzer nach Seeverkehr zwischen dem Festland und Korsika unabhängig von der betreffenden Seeverkehrsroute nicht unter gleichwertigen Bedingungen durch den Luftverkehr gedeckt werden könne. Frankreich schloss die Substituierbarkeit zwischen Luft- und Seeverkehr auf der Grundlage mehrerer, in den Erwägungsgründen 127 bis 131 zusammengefassten Faktoren aus.

(758) Die Kommission stellt fest, dass einer dieser Faktoren darin besteht, dass die Ergebnisse der Nutzerkonsultation tendenziell zeigen, dass eine solche Substituierbarkeit ausgeschlossen ist, da eine große Mehrheit der Befragten nur in geringem Umfang oder überhaupt keine Vergleiche zwischen dem Luft- und dem Seeverkehr, insbesondere für die Strecke Marseille-Propriano, zogen. Die Kommission stellt ferner fest, dass ein hoher Anteil der Fahrgäste bei Seeverkehrsdiensten nach Korsika mit ihrem PKW reisen, was von Corsica Ferries in seiner Stellungnahme bestätigt wurde (Erwägungsgrund 420). Aus dem Gecodia-Bericht geht auch hervor, dass Reisezeitbeschränkungen und die Häufigkeit von Verbindungen zu dieser mangelnden Substituierbarkeit beitragen, da sich die Reisezeiten zwischen den beiden Verkehrsträgern stark unterscheiden (1 Stunde mit dem Flugzeug und 6-12 Stunden mit dem Schiff) und da es weitaus mehr Flüge als Überfahrten per Schiff gibt.

(759) Auf der Grundlage dieser Nachweise ist die Kommission der Auffassung, dass eine solche Analyse nicht offensichtlich falsch zu sein scheint. Darüber hinaus äußerte sich keiner der Beteiligten zu diesem Punkt. Die französischen Behörden konnten daher die Substituierbarkeit zwischen dem Luft- und dem Seeverkehr im Rahmen der Verkehrsdienste nach Korsika ausschließen, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen.

b) Zur Unterscheidung zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden Fahrgästen

(760) Die Kommission stellt fest, dass Frankreich auf der Grundlage des Gecodia-Berichts die Auffassung vertritt, dass es zwischen Korsika und dem Festland zwei Kategorien von Fahrgästen mit unterschiedlicher Nachfrage gebe, nämlich gebietsansässige Fahrgäste auf der einen und gebietsfremde Fahrgäste auf der anderen Seite (Erwägungsgründe 132 bis 135).

(761) Frankreich erklärt, dass diese Unterscheidung darauf zurückzuführen sei, dass es für die Einwohner Korsikas einen Sondertarif gebe, der vom CdC vorgeschrieben und von den Schifffahrtsunternehmen auch angewendet werde. Die Unterscheidung ergibt sich auch aus dem unterschiedlichen Verhalten der beiden Nutzerkategorien hinsichtlich der Inanspruchnahme von Seeverkehrsdienstleistungen (gebietsansässige Fahrgäste reisen regelmäßiger über das Jahr verteilt und bevorzugen Nachtüberfahrten) und ihre unterschiedliche Wahl des Abfahrts-/Ankunftshafens auf dem französischen Festland (im Gegensatz zu gebietsfremden Fahrgästen betrachten gebietsansässige Fahrgäste Marseille und Nizza nicht als substituierbar).

(762) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass diese Unterscheidung offenbar nicht mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet ist. Nach eingehender Prüfung der von Frankreich vorgelegten Nachweise ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass keine dieser Erwägungen eine solche Unterscheidung rechtfertigt.

(763) Zunächst einmal belegt das Argument, dass gebietsansässige Fahrgäste in den Genuss eines ermäßigten Fährpreises kommen, der durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 vorgeschrieben wurde, für sich genommen nicht, dass für diese Fahrgästen bei der Nutzung von Seeverkehrsdiensten ein anderes Verhalten zutrifft. Der Fährpreis richtet sich nach dem Wohnort des Nutzers und nicht nach dessen Inanspruchnahme der betreffenden Dienstleistung. Die Existenz eines solchen Fährpreises ist in erster Linie das Ergebnis des politischen Willens des CdC, die Einschränkungen der Insellage für diese Kategorie von Fahrgästen zu verringern; dabei beweist der Fährpreis nicht, dass sich Gebietsansässige anders verhalten als Gebietsfremde. Das Argument, dass Schifffahrtsunternehmen aus eigener Initiative Sondertarife für Gebietsansässige anwenden könnten, ist ebenfalls unerheblich, da es sich i) bei den im vorliegenden Fall in Betracht gezogenen Dienstleistungen um Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem französischen Festland und nicht anderen geografischen Gebieten handelt und da ii) die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 den Schifffahrtsunternehmen vorschreibt, auf allen Routen, die Korsika bedienen, ermäßigte Fährpreise für gebietsansässige Fahrgäste anzuwenden.

(764) Was darüber hinaus das Argument betrifft, dass i) gebietsansässige Fahrgäste das ganze Jahr über reisen (während Gebietsfremde hauptsächlich im Sommer reisen) und ii), dass sie Nachtüberfahrten stärker nutzen als gebietsfremde Fahrgäste (die eher tagsüber reisen würden), ist festzustellen, dass diese Nachweise nicht offensichtlich überzeugend sind. In Bezug auf den ersten Punkt zeigt die Nutzerkonsultation, dass die Mehrheit der Befragten (Gebietsansässige und Gebietsfremde) auch auf der Strecke Marseille-Propriano zwei- bis fünfmal jährlich reisen (Erwägungsgrund 112), sodass diese beiden Kategorien von Fahrgästen eine ähnliche Reisehäufigkeit aufweisen, auch wenn sie tendenziell zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Jahr reisen. Zum zweiten Punkt weist die Kommission darauf hin, dass, wie die französischen Behörden selbst einräumen, die Schlussfolgerung, dass Gebietsansässige häufiger nachts reisen als Gebietsfremde, nur für die Strecken zwischen Toulon und Korsika gelte. Dagegen reist auf den Strecken zwischen Nizza und Korsika fast die gleiche Anzahl gebietsansässiger und gebietsfremder Fahrgäste nachts ([251]). Jedenfalls geht aus den Ergebnissen der Nutzerkonsultation eindeutig hervor, dass alle Nutzer (sowohl Gebietsansässige als auch Gebietsfremde) unabhängig von der betreffenden Seeverkehrsroute die zum Zeitpunkt der Nutzerkonsultation geltenden Abfahrts- und Ankunftszeiten auf Korsika für gut hielten, was die Präferenz gebietsfremder Fahrgäste für Nachtüberfahrten bestätigt (Erwägungsgrund 112).

(765) Ganz allgemein bestätigen die Ergebnisse der Nutzerkonsultation weitgehend das Bestehen einer homogenen Nachfrage gebietsansässiger oder gebietsfremder Fahrgäste (Erwägungsgrund 112) nach der Nutzung von Seeverkehrsdiensten, auch auf der Strecke Marseille-Propriano ([252]).

(766) Auf der Grundlage der ihr von den französischen Behörden übermittelten Informationen ist die Kommission daher die Auffassung, dass es in Bezug auf die Nutzung von Seeverkehrsdiensten nach Korsika keinen offensichtlichen Unterschied zwischen dem Bedarf gebietsansässiger und dem Bedarf gebietsfremde Fahrgäste gibt. Ganz im Gegenteil ist die Nachfrage nach Seeverkehrsdienstleistungen im Rahmen der Seeverkehrsdienste nach Korsika sehr homogen.

(767) Die Kommission stellt jedoch fest, dass die französischen Behörden die Nachfrage der gebietsansässigen und gebietsfremden Fahrgäste für die Zwecke der Prüfung des Marktversagens aggregierten (siehe Tabelle 16). Darüber hinaus sieht der Gemeinwohlauftrag für die Strecke Marseille-Propriano für keine der beiden Kategorien von Fahrgästen besondere gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vor; mit anderen Worten, sie werden dort gleich behandelt, ohne dass für eine dieser Kategorien ein Bedarf an einer spezifischen öffentlichen Dienstleistung anerkannt wird.

(768) Der offensichtliche Beurteilungsfehler der französischen Behörden beinhaltete daher eine Unterscheidung, die das Vorhandensein des Bedarfs an gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf der Strecke Marseille-Propriano selbst nicht infrage stellte.

c) Zur geografischen Substituierbarkeit des Hafens von Marseille mit den anderen Festlandhäfen

(769) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden hinsichtlich der Wahl des Abfahrts-/Ankunftshafens auf dem Festland (Erwägungsgrund 135) die Auffassung vertraten, dass gebietsansässige Fahrgäste keinen Unterschied zwischen den Häfen Marseille und Toulon machten. Mit anderen Worten kann ein gebietsansässiger Passagier, der eine Strecke von oder nach Korsika nutzt, entweder den Hafen von Marseille oder den Hafen von Toulon nutzen, um sein Reiseziel zu erreichen. Frankreich war jedoch der Auffassung, dass gebietsansässige

([251]) Fußnote 78.

([252]) Die Kommission stellt anhand der Nutzerkonsultation fest, dass gebietsansässige und gebietsfremde Fahrgäste neben den Abfahrts- und Ankunftszeiten auf Korsika und der Häufigkeit der Überfahrten i) den gleichen Bedarf an Reisen mit dem Pkw und einer Kabine haben und ii) dieselben Präferenzen für die Häufigkeit der Überfahrten auf dem Seeweg zwischen Marseille und Korsika haben.

Fahrgäste aufgrund der Entfernung von 200 km zwischen Marseille und Nizza diese beiden Häfen für ihre Fahrten nach Korsika/von Korsika nicht als substituierbar ansehen. Folglich sei die Nachfrage gebietsansässiger Fahrgäste, die eine Strecke nach/von Korsika nutzen, so zu verstehen, dass sie die Nachfrage von Fahrgästen nach Diensten zwischen Marseille/Toulon und Korsika abdeckt, und dass die Prüfung des Marktversagens zwischen Korsika und dem französischen Festland auf Strecken von oder nach den Häfen Marseille und Toulon gleichzeitig erfolgen sollte.

(770) In Bezug auf gebietsfremde Fahrgäste macht Frankreich geltend, dass sie kein Unterschied zwischen den drei Häfen auf dem Festland bestünde und dass diese drei Häfen vollständig substituierbar seien, wobei jedoch eine konkrete Begründung für diese Schlussfolgerung gegeben wurde. Dies bedeutete, dass die quantitative Nachfrage gebietsfremder Fahrgäste für die drei Festlandhäfen auf aggregierter Grundlage berechnet werden musste und dass die Prüfung des Marktversagens zwischen Korsika und dem französischen Festland auf den Strecken von oder nach den Häfen Marseille, Toulon und Nizza gleichzeitig erfolgen musste.

(771) Die Kommission stellt ferner fest, dass die Ergebnisse der Nutzerkonsultation zeigen, dass die Mehrheit der Fahrgäste (Gebietsansässige/Gebietsfremde) die in Marseille und den anderen Festlandhäfen verfügbaren Überfahrten vergleichen und dass ein großer Teil von ihnen 2019 mindestens einen anderen Festlandhafen als Marseille für Fahrten nach/von Korsika nutzte (Erwägungsgründe 113 und 114). Im Falle einer Erhöhung des Fährpreises in Marseille würde eine große Mehrheit der Befragten nach Toulon wechseln, während eine Minderheit auch nach Nizza reisen würde. Die Kommission stellt jedoch fest, dass solche Vergleiche auf der Strecke Marseille-Propriano weniger häufig durchgeführt werden (Erwägungsgrund 113), und zwar auch im Fall einer hypothetischen Erhöhung des Fährpreises im Hafen von Marseille (Erwägungsgrund 114). Insgesamt zeigen die Ergebnisse auch, dass gebietsfremde Fahrgäste die Überfahrten in den verschiedenen Häfen auf dem Festland tendenziell weniger stark vergleichen als gebietsansässige Fahrgäste.

(772) Die Kommission stellt ferner fest, dass die Häfen von Toulon und Marseille im Rahmen der Hafenkonsultation erklärten, dass sie bei der Personenbeförderung im Seeverkehr mit einem Einzugsgebiet, das ganz Frankreich umfasst, in vollem Umfang miteinander konkurrieren. Der Wettbewerb zwischen dem Hafen von Nizza und den Häfen Marseille und Toulon scheint geringer zu sein, da der Hafen von Nizza in erster Linie regionale Kunden anzieht (Erwägungsgründe 121 und 122). Die Behörden dieser drei Häfen äußerten jedoch keine besonderen Einschränkungen in Bezug auf die Möglichkeit, den Passagierverkehr mithilfe ihrer Infrastruktur ohne Schwierigkeiten zu bewältigen (Erwägungsgrund 123), obgleich die Hafenbehörde von Toulon angesichts der hohen Auslastung ihrer Infrastruktur nicht in der Lage ist, tägliche oder wöchentliche Hin- und Rückfahrten nach Korsika zu garantieren.

(773) Schließlich stellt die Kommission fest, dass die Städte Marseille und Toulon etwa 60 km voneinander entfernt sind und eine durchschnittliche Fahrzeit von weniger als einer Stunde auf Straße und Schiene anfällt (Erwägungsgrund 25). Die beiden Städte sind durch eine bedeutende Infrastruktur aus Autobahnen und häufigen Eisenbahnverbindungen sehr gut miteinander verbunden. Nizza dagegen liegt viel weiter entfernt von Toulon und Marseille mit Entfernungen von mehr als 150 km (was einer durchschnittlichen Fahrzeit von mindestens 1 Stunde 45 Minuten bis zu 2 Stunden auf der Straße oder Schiene zwischen Toulon und Nizza entspricht) trotz der bedeutenden Infrastruktur an Straßen und Schienenverbindungen.

(774) Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass eine Entfernung von mehr als 100 km oder eine Fahrzeit von mehr als einer Stunde zwischen zwei Einrichtungen ein Indiz dafür sein kann, dass der Wettbewerb zwischen ihnen aus Sicht der Nutzer grundsätzlich ausgeschlossen ist. So ist die Kommission beispielsweise der Auffassung, dass das Einzugsgebiet eines Flughafens einen räumlichen Markt mit einem Radius von etwa 100 km oder etwa 60 Minuten Reisezeit mit dem Pkw, Bus, Zug oder Hochgeschwindigkeitszug umfasst ([253]).

(775) Aus diesen Feststellungen lassen sich die folgenden Schlussfolgerungen ziehen:

(776) Die Kommission ist der Auffassung, dass aus Sicht der Fahrgäste, unabhängig davon, ob es sich um Gebietsansässige oder Gebietsfremde handelt, die Häfen Marseille und Toulon substituierbar sind. Die Entfernung zwischen den beiden Häfen beträgt weniger als 100 km und die Fahrtzeit weniger als eine Stunde; die beiden Städte sind sehr gut und regelmäßig über Straßen- und Schieneninfrastruktur verbunden. Die Nutzer- und Hafenkonsultationen zeigen auch einen starken Wettbewerb zwischen den beiden Häfen im Bereich der Personenbeförderung ([254]). Insoweit haben die französischen Behörden keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen.

([253]) Mitteilung der Kommission, Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Fluggesellschaften (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3), Rn. 2.2.

([254]) Diese Schlussfolgerung scheint auch in der Stellungnahme der Wettbewerbsbehörde (Ziffern 297-305) geteilt zu werden.

(777) Auf der Grundlage der ihr übermittelten Informationen ist die Kommission hingegen der Auffassung, dass es keine ausreichenden Beweise dafür gibt, dass aus Sicht der Fahrgäste, unabhängig davon, ob es sich um Gebietsansässige oder Gebietsfremde handelt, die Häfen Marseille und Nizza substituierbar sind ([255]).

(778) Erstens stellt die Kommission fest, dass die Entfernung zwischen Marseille und Nizza weit über 100 km oder eine Reisezeit von einer Stunde beträgt. Die Substituierbarkeit des Hafens von Nizza durch den Hafen Marseille sollte daher grundsätzlich ausgeschlossen werden. Zweitens bestätigen die Ergebnisse der Nutzer- und der Hafenkonsultation, dass die Häfen von Nizza und Marseille nicht substituierbar sind. Der Hafen von Nizza selbst weist ebenfalls darauf hin, dass sein Einzugsgebiet im Gegensatz zu den beiden anderen Häfen auf dem Festland, deren Einzugsgebiet national ist, nur regional ist. Drittens liefert der Gecodia-Bericht, in dem nichtsdestotrotz der Schluss gezogen wird, dass gebietsfremde Fahrgäste (im Gegensatz zu gebietsansässigen Fahrgästen) die drei Festlandhäfen als substituierbar ansehen, keine Begründung für diese Schlussfolgerung.

(779) Auf der Grundlage aller von Frankreich übermittelten Informationen ist die Kommission der Auffassung, dass der Hafen von Nizza für Fahrgäste, unabhängig davon, ob es sich um gebietsansässige oder gebietsfremde Fahrgäste handelt, eindeutig nicht durch den Hafen von Marseille substituierbar zu sein schien.

(780) Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass sich dieser offensichtliche Fehler im vorliegenden Fall nicht auf die Ermittlung der Notwendigkeit eines öffentlichen Personenbeförderungsdienstes zwischen Marseille und Propriano auswirkt.

(781) Was zunächst die geschätzte quantitative Nachfrage (d. h. die Zahl der zu befördernden Fahrgäste) betrifft, stellt die Kommission fest, dass Frankreich die quantitative Nachfrage der Fahrgäste, die zwischen dem französischen Festland und dem Hafen von Propriano reisen, nicht überschätzt hat, da der Hafen von Propriano in der Vergangenheit nur mit Marseille verbunden war und die Häfen Toulon und Nizza ausgeschlossen waren. Somit entsprach die Gesamtzahl der zwischen dem Hafen von Propriano und dem französischen Festland reisenden Fahrgäste de facto der Zahl der Fahrgäste auf der Strecke Marseille-Propriano. Die von den französischen Behörden geschätzte Nachfrage, die auf historischen Daten für den Zeitraum 2016-2021 beruht (Erwägungsgrund 150), beschränkte sich auf den historischen Verkehr zwischen Marseille und Propriano. Infolgedessen bezogen die französischen Behörden grundsätzlich nur die Nachfrage zwischen Marseille und Propriano in den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen ein, sodass die Einbeziehung der Häfen von Toulon und Nizza in den Umfang der öffentlichen Dienstleistung im vorliegenden Fall keine Rolle spielte.

(782) Zweitens beeinträchtigte dieser Fehler die Prüfung des Marktversagens ebenfalls nicht, da diese Prüfung ohnehin ergab, dass es keinen Wirtschaftsbeteiligten gab, der bereit war, gewerbliche Dienstleistungen zwischen dem Hafen von Propriano und dem französischen Festland zu erbringen (Erwägungsgrund 828). Daher bestand unabhängig vom Grad der Substituierbarkeit der Festlandhäfen bei Verbindungen nach Propriano auf jeden Fall ein völliges Marktversagen.

d) Zur fehlenden geografischen Substituierbarkeit des Hafens von Propriano mit den anderen Häfen auf Korsika

(783) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden in Bezug auf die Wahl des Abfahrts-/Ankunftshafens auf Korsika seitens der Fahrgäste keine spezifische Analyse der geografischen Substituierbarkeit der Häfen auf Korsika aus Sicht der Nutzer, insbesondere des Hafens von Propriano mit den anderen Häfen auf Korsika, vorgenommen haben. In seiner Beschwerde machte Corsica Ferries geltend, dass die Häfen von Ajaccio und Propriano jedoch aus Sicht der Fahrgäste vollständig substituierbar seien. Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass dies angesichts der erheblichen Reisezeit zwischen den beiden Orten und der besonderen topografischen Merkmale der Reise nicht der Fall zu sein schien ([256]).

(784) Die französischen Behörden legten hierzu im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens mehrere Beweisstücke vor, die ihrer Ansicht nach belegen, dass der Hafen von Propriano nicht durch den Hafen von Ajaccio oder im weiteren Sinne durch die anderen Häfen Korsikas substituierbar ist (Abschnitte 2.1, 2.2 und 4.1.3). Einige Beteiligte legten ebenfalls entsprechende Nachweise vor, wobei Corsica Ferries auf der Substituierbarkeit der Häfen von Ajaccio und Propriano besteht, während Corsica Linea dies bestreitet.

([255]) Da die Substituierbarkeit zwischen den Häfen von Toulon und Nizza für die Zwecke dieses Beschlusses nicht relevant ist, wird sich die Kommission zu diesem Punkt nicht äußern, zumal die französischen Behörden keine Beweise für die Beurteilung dieser Substituierbarkeit vorgelegt haben.

([256]) Einleitungsbeschluss, Erwägungsgrund 300.

(785) Die Kommission stellt zunächst fest, dass der Hafen von Propriano auf der Grundlage der ihr übermittelten Informationen in erheblicher Entfernung zu den Häfen von Bastia und L'Île-Rousse gelegen ist (Erwägungsgründe 36 und 37). Daher kann der Hafen von Propriano nicht als durch diese beiden anderen Häfen substituierbar angesehen werden.

(786) Hinsichtlich der Häfen von Ajaccio und Porto-Vecchio stellt die Kommission fest, dass die Entfernung zwischen diesen Häfen und Propriano etwa 70 km beträgt. In beiden Fällen beträgt die Fahrtzeit jedoch fast 1 Stunde 30 Minuten mit dem Pkw und 1 Stunde 45 Minuten mit dem Bus, wobei relativ wenige tägliche Verbindungen zur Verfügung stehen (Erwägungsgründe 36 und 37). Diese langen Reisezeiten schließen daher grundsätzlich die Substituierbarkeit der Häfen von Ajaccio und Porto-Vecchio durch den Hafen von Propriano aus.

(787) Ebenso wie die französischen Behörden (Erwägungsgrund 361) stellt die Kommission ferner fest, dass sich die kurvenreichen Straßen, die die Gefahr von Verkehrsunfällen erhöhen (die auf Korsika besonders häufig auftreten) nachteilig auf die Reisezeiten zwischen Propriano und Ajaccio/Porto-Vecchio auswirken. Auf der Insel ist auch eine hohe Zahl von Verkehrstoten zu verzeichnen (Erwägungsgrund 18). Diese geografischen Einschränkungen tragen zudem zu steigenden Benzinkosten bei, wie Corsica Linea in seiner Stellungnahme zu Recht hervorhebt (Erwägungsgrund 549); diese Kosten sind auf Korsika besonders hoch (Erwägungsgrund 21), und dies vor dem Hintergrund, dass die Region Propriano im Jahr 2022 stark von der hohen Inflation betroffen war, wodurch sich die täglichen Lebenshaltungskosten der lokalen Bevölkerung erhöhten (Erwägungsgrund 23). Diese von den französischen Behörden vorgelegten objektiven Informationen, die den Interessen der Nutzer gemäß Randnummer 14 des DAWI-Rahmens Rechnung tragen, sind eine weitere Bestätigung der Feststellung, dass die Annahme, dass die Häfen von Ajaccio und Porto-Vecchio einerseits und Propriano andererseits aus der Sicht der Nutzer als nicht substituierbar angesehen werden können., nicht offensichtlich falsch erscheint.

(788) Die Kommission stellt ferner fest, dass die Nutzerkonsultation zwar keine spezifischen Fragen zur geografischen Substituierbarkeit der korsischen Häfen enthielt, die Ergebnisse dieser Konsultation jedoch einige Einblicke in diesen Punkt lieferten. Wie in den Erwägungsgründen 113 und 114 dargelegt, neigen die Fahrgäste zwar im Allgemeinen dazu, die zwischen den verschiedenen Festlandhäfen und Korsika verfügbaren Überfahrten zu vergleichen, doch unterscheiden sich diese Ergebnisse von Strecke zu Strecke. Offenbar nutzte eine Mehrheit der Befragten, die auf Strecke Marseille-Propriano reisten (mehr als 60 %), 2019 keine anderen Seeverkehrsdienste zu/von den anderen Festlandhäfen (wie z. B. die Routen Toulon-Ajaccio oder Toulon-Porto-Vecchio) als Alternative, und mehr als 50 % von ihnen verglichen die Überfahrten zwischen den Festlandhäfen und Propriano nie, was auf die anderen Strecken von/nach Korsika nicht zutraf.

(789) Angesichts der Tatsache, dass der Hafen von Propriano nur eine Verbindung zum Festland (Marseille) aufweist, zeigen diese Ergebnisse umso mehr, dass die Nutzer die Strecke Marseille-Propriano nicht mit alternativen Überfahrten von anderen Festlandhäfen wie Toulon-Ajaccio oder Toulon-Porto-Vecchio für Reisen von oder nach Propriano vergleichen.

(790) Nach alledem ist die Kommission der Auffassung, dass es nicht offensichtlich falsch ist, wenn die französischen Behörden im vorliegenden Fall davon ausgehen, dass die Häfen von Propriano und Ajaccio/Porto-Vecchio aus Sicht der Nutzer nicht substituierbar sind ([257]).

(791) Die von Corsica Ferries vorgelegte Stellungnahme, die sich darauf beschränkt, die mangelnde Substituierbarkeit von Ajaccio und Propriano zu bestreiten, kann an dieser Schlussfolgerung nichts ändern.

(792) Erstens stützt Corsica Ferries mit der Feststellung, dass die Entfernung zwischen Propriano und Ajaccio nur 70 km betrage und dass eine solche Entfernung für Fahrgäste, die sich hauptsächlich in Fahrzeugen befinden, unerheblich sei (Erwägungsgrund 420), die Substituierbarkeit zwischen den beiden Häfen ausschließlich auf deren Entfernung voneinander. Die Entfernung zwischen den beiden Häfen ist jedoch nur einer von mehreren Faktoren zur Bestimmung des Grads ihrer Substituierbarkeit.

([257]) In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der im Rahmen der Nutzerkonsultation übermittelte Fragebogen Fragen zur Nutzung von Seeverkehrsdiensten auf der gesamten Strecke (z. B. Marseille-Ajaccio) enthielt, wobei die Bedürfnisse und Präferenzen der Nutzer sowohl bei der Abfahrt oder Ankunft am Hafen von Marseille als auch bei der Abfahrt oder Ankunft an den Häfen auf Korsika berücksichtigt wurden. Ebenso betrafen die Fragen zur Substituierbarkeit zwischen Luft- und Seeverkehr auch Nutzer, die vom Festland oder von Korsika abreisen. Die Frage der geografischen Substituierbarkeit der korsischen Häfen war somit der einzige Punkt, der in der Nutzerkonsultation und im Gecodia-Bericht fehlte, doch kann auf der Grundlage der von den französischen Behörden vorgelegten Beweise nicht der Schluss gezogen werden, dass ein solches Versäumnis einen offensichtlichen Beurteilungsfehler darstellt.

(793) Zweitens macht Corsica Ferries geltend, dass die Annahme, dass eine Reisezeit von etwa einer Stunde ein Hindernis für die Substituierbarkeit der beiden Häfen darstelle (Erwägungsgrund 421) falsch sei. Die Reisezeit zwischen den Häfen von Ajaccio und Propriano beträgt jedoch nicht etwa eine 1 Stunde, sondern 1 Stunde 30 Minuten auf der Straße und 1 Stunde 45 Minuten mit dem Bus (Erwägungsgründe 36 und 37) und damit erheblich länger ([258]).

(794) In diesem Zusammenhang weist Corsica Ferries darauf hin, dass die französischen Behörden die Auffassung vertreten hätten, dass längere Fahrzeiten zwischen Marseille und Nizza bzw. Toulon und Nizza der Anerkennung der Substituierbarkeit dieser Häfen nicht entgegenstünden (Erwägungsgrund 422). Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass die Analyse der geografischen Substituierbarkeit der Festlandhäfen für die Prüfung der geografischen Substituierbarkeit der korsischen Häfen nicht relevant ist, da diese Häfen Gegenstand einer spezifischen Prüfung der Umstände und Merkmale Korsikas sein müssen. Die Kommission ist jedenfalls der Auffassung, dass die Analyse des Grades der Substituierbarkeit der Festlandhäfen im Gecodia-Bericht aus den in Erwägungsgrund 780 genannten Gründen nicht gründlich genug war.

(795) Drittens weist Corsica Ferries darauf hin, dass in der Mitte zwischen Ajaccio und Propriano (insbesondere in Grosseto-Prugna) ansässige Einwohner die beiden Häfen als substituierbar angesehen hätten (Erwägungsgrund 423). Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass bei der Analyse des Einzugsgebiets eines Hafens alle Nutzer berücksichtigt werden müssen, die in diesem Gebiet erfasst sind, und nicht nur diejenigen, die sich an der Grenze dieses Gebiets befinden und per definitionem mit einem anderen Einzugsgebiet Kontakt haben. In der Tat ist ein typisches Merkmal eines jeden Einzugsgebiets, dass es Grenzen hat und dass die Nutzer am Rand eines Einzugsgebiets auf eine oder mehrere andere Infrastrukturen oder Dienste zurückgreifen können ([259]). Jedenfalls weist Corsica Ferries nicht nach, dass die Einwohner von Grosseto-Prugna die Mehrheit oder auch nur eine bedeutende Minderheit der Fahrgäste darstellen, die Seeverkehrsdienste im Hafen von Propriano in Anspruch nehmen.

(796) Viertens stellt die Kommission, wie im Einleitungsbeschluss ([260]) ausgeführt und von Corsica Ferries insoweit unwidersprochen, fest, dass die Tatsache, dass Fahrgäste, die gewöhnlich in Propriano an Bord gehen, nach Ajaccio reisen müssen, um an Tagen, an denen es im Hafen von Propriano keine Hin- und Rückfahrt gibt, das Festland zu erreichen, aus Sicht des Passagiers nicht auf die Entscheidung für eine Reise zu dem einen oder dem anderen Hafen zurückzuführen ist, sondern auf die Notwendigkeit, nach Ajaccio zu reisen, weil es in Propriano keine Verbindungen gibt. Entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 424) kann dieser Umstand daher für die Beurteilung der Substituierbarkeit der beiden Häfen nicht als relevant angesehen werden.

(797) Schließlich ist zu dem Umstand, dass die französischen Behörden im Jahr 2018 im Rahmen eines von einem nationalen Gericht angeordneten Sachverständigengutachtens selbst die Substituierbarkeit der Häfen von Propriano und Ajaccio für die Personenbeförderung eingeräumt haben (Erwägungsgrund 425), festzustellen, dass dieser Umstand unerheblich ist, soweit er andere als die im vorliegenden Fall geprüften Maßnahmen betrifft. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Stellungnahme die Substituierbarkeit der Häfen von Propriano und Ajaccio in Bezug auf die zusätzliche Verbindung betraf, die im Rahmen des Gemeinwohlauftrags 2007-2013 für die Sommerperiode eingeführt wurde und deren Finanzierung eine mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfe darstellte (. Erwägungsgrund 67).

(798) Somit sind die Argumente von Corsica Ferries, dass dieses Gutachten i) Seeverkehrsdienste nach Korsika und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die den in den Gemeinwohlaufträgen vorgesehenen vergleichbar seien, und ii) einen Zeitraum in der jüngeren Vergangenheit, in dem sich der Markt für Seeverkehrsdienstleistungen nicht wesentlich verändert habe (426. Erwägungsgrund), beträfe, unzutreffend. In den Gemeinwohlaufträgen sind keine zusätzlichen Verbindungen vorgesehen, wie dies bei den Gemeinwohlaufträgen 2007-2013 der Fall ist.

([258]) Corsica Ferries macht außerdem geltend, dass Grosseto-Prugna, das auf halber Strecke zwischen Ajaccio und Propriano liege, 40 Minuten von Ajaccio und 45 Minuten von Propriano entfernt sei. Die Gesamtreisezeit wird daher auf 85 Minuten, d. h. 1 Stunde 25 Minuten, geschätzt.

([259]) Nimmt man an, dass zwei Infrastrukturen fast 400 km voneinander entfernt sind, könnten beispielsweise Nutzer, die sich auf halber Strecke zwischen den beiden Infrastrukturen befinden (d. h. von beiden 200 km entfernt), diese als substituierbar ansehen, sofern alle anderen Aspekte gleich sind. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die beiden Infrastrukturen allein aus diesem Grund substituierbar sind.

([260]) Einleitungsbeschluss, Erwägungsgrund 301.

(799) Darüber hinaus enthält das Schreiben, das Corsica Ferries in Anhang 8 seiner Stellungnahme übermittelte, keine faktischen oder rechtlichen Beweise hinsichtlich der Gründe, aus denen der Rechtsexperte die Substituierbarkeit zwischen den Häfen von Ajaccio und Propriano feststellte, sodass die Kommission nicht in der Lage ist, diese Beweise in ihre Prüfung einzubeziehen. Das Schreiben bezieht sich nur darauf, dass sich die Parteien auf das Vorliegen einer solchen Substituierbarkeit *„geeinigt"* hätten. Die französischen Behörden bestreiten jedoch die Substituierbarkeit zwischen den Häfen von Ajaccio und Propriano im vorliegenden Fall (Abschnitt 4.1.3) und haben mehrere objektive Beweise zur Stützung ihres Standpunkts vorgelegt, zu denen die Kommission nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV Stellung nehmen muss. Keiner der von Corsica Ferries in seiner Stellungnahme vorgetragenen Beweise kann belegen, dass die von Frankreich vorgelegten Informationen über die fehlende Substituierbarkeit zwischen den Häfen von Ajaccio und Propriano offensichtlich falsch sind.

e) Schlussfolgerungen zur qualitativen Nachfrage im Passagierverkehr

(800) Zusammenfassend ergibt sich aus den vorstehenden Ausführungen, dass die französischen Behörden geeignete Instrumente einsetzten, um die qualitative Nachfrage im Passagierverkehr zwischen Marseille und Propriano gemäß Randnummer 14 des DAWI-Rahmens zu ermitteln.

(801) Diese Instrumente ermöglichten es, den Bedarf der Nutzer an Seeverkehrsdienstleistungen aufzuzeigen, obwohl die französischen Behörden einen Beurteilungsfehler begangen haben, indem sie zwischen gebietsansässigen und gebietsfremden korsischen Fahrgästen unterschieden, denn die Nachfrage dieser beiden Kategorien war offenbar weitgehend homogen. Dieser Fehler hat jedoch keine Auswirkungen auf die von den französischen Behörden durchgeführte Analyse des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen für die Strecke Marseille-Propriano.

(802) Darüber hinaus führten die französischen Behörden, obwohl sie die geografische Substituierbarkeit der Häfen von Marseille und Toulon aus der Sicht der Nutzer zutreffend ermittelten, keine gründliche Prüfung der Substituierbarkeit der Häfen von Marseille und Nizza durch. Ein solcher Fehler ist jedoch nicht geeignet, die Prüfung des Vorliegens eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen zwischen Marseille und Propriano zu beeinträchtigen.

(803) Und schließlich sind die von den französischen Behörden vorgelegten Beweise hinreichend plausibel, um in Bezug auf die fehlende Substituierbarkeit zwischen dem Hafen von Propriano und den anderen Häfen auf Korsika einen offensichtlichen Beurteilungsfehler auszuschließen.

7.3.2.1.1.1.2. Quantitative Nachfrage

(804) Was die Quantifizierung der Passagiernachfrage auf den einzelnen Seeverkehrsrouten zwischen Marseille und Korsika, auch auf der Strecke Marseille-Propriano, betrifft, stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden Prognosen für den Zeitraum von 2023 bis 2030 erstellten, wobei die Daten für 2019 als Referenz herangezogen wurden, da die Jahre 2020 und 2021 von der COVID-19-Pandemie betroffen waren (Erwägungsgrund 150) ([261]). Mit anderen Worten wählten die französischen Behörden das letzte Jahr aus, in dem der Markt für die Personenbeförderung im Seeverkehr im Rahmen von Seeverkehrsdiensten normal funktionierte. Laut der Kommission wird diese Wahl jedoch nicht durch einen offensichtlichen Beurteilungsfehler beeinträchtigt.

(805) Darüber hinaus wendeten die französischen Behörden zur Schätzung der künftigen Nachfrage im Bezugszeitraum eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate aus offiziellen Quellen an, nämlich die vom Ministerium für den ökologischen Wandel veröffentlichte durchschnittliche jährliche Wachstumsrate für die Nachfrage nach Beförderungsleistungen bis 2030, die auf der Grundlage der 2021 verfügbaren Daten berechnet wurde (Erwägungsgrund 150). Die Kommission stellt fest, dass diese durchschnittliche jährliche Wachstumsrate unter anderem zu dem Zweck berechnet wurde, den örtlichen Behörden Verkehrsprognosen für verkehrsbezogene Projekte zur Verfügung zu stellen, wie hier der Fall. Die französischen Behörden konnten daher diese durchschnittliche jährliche Wachstumsrate verwenden, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, zumal sie angepasst wurde, um der besonderen Lage Korsikas Rechnung zu tragen; auf diese Lage wurde auch in den Studien des Ministeriums für den ökologischen Wandel eigens eingegangen.

(806) Die Beteiligten haben sich nicht zu diesem Punkt geäußert.

([261]) Die Kommission stellt ferner fest, dass die Daten für 2022 noch nicht vorlagen, als die französischen Behörden ihre Prüfungen des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen durchführten.

(807) Infolgedessen beging Frankreich bei der Analyse der quantitativen Nachfrage nach Personenbeförderungen zwischen Marseille und Propriano keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler.

7.3.2.1.1.2. Vorliegen eines Marktversagens

7.3.2.1.1.2.1. Ermittlung des Angebots auf dem Markt bei Fehlen eines Gemeinwohlauftrags

1) Zu den von Frankreich zur Ermittlung des Marktangebots eingesetzten geeigneten Instrumenten

(808) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden die Konsultation der Seeverkehrsunternehmen einleiteten, in der alle interessierten Seeverkehrsunternehmen aufgefordert wurden, sich zu den Diensten zu äußern, die sie ohne einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag zwischen Korsika und dem französischen Festland anbieten würden. Die Konsultation der Seeverkehrsunternehmen dauerte fünf Wochen und war auf der CdC-Website jedem Seeverkehrsunternehmen, das sich beteiligen wollte, zugänglich (Erwägungsgrund 97).

(809) Die Konsultation der Seeverkehrsunternehmen umfasste einen Fragebogen zu den Merkmalen der gewerblichen Dienste, deren Einsatz die Wirtschaftsbeteiligten vorschlagen würden. Diesem Fragebogen waren mehrere Dokumente beigefügt, in denen die Seeverkehrsunternehmen über i) die wichtigsten Merkmale der Seeverkehrsdienste nach Korsika, ii) die von den französischen Behörden unternommenen Schritte zur Feststellung eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen, iii) die ursprünglich von Frankreich ermittelten unterschiedlichen Nutzerkategorien informiert wurden und in denen sie iv) eine kurze Darstellung der Ergebnisse der Nutzerkonsultation (Erwägungsgrund 98) erhielten. Alle vorgelegten Informationen ermöglichten es den Seeverkehrsunternehmen somit, den Kontext zu verstehen, in dem sie konsultiert wurden.

(810) In dem den Seeverkehrsunternehmen übermittelten Fragebogen wurden sie insbesondere aufgefordert, die Merkmale der gewerblichen Dienstleistungen zu beschreiben, die sie erbringen würden (Erwägungsgründe 163 bis 165); damit sollte den französischen Behörden ermöglicht werden, Folgendes zu verstehen: die Anzahl der zu bedienenden Strecken; die Häufigkeit, die Kapazität und Merkmale der eingesetzten Schiffe, die Abfahrts- und Ankunftszeiten; die an Bord angebotenen Dienstleistungen; die Zeiträume im Jahr, in denen die Dienstleistung erbracht werden würde, und ob die Dienste Zwischenhalte usw. umfassten oder nicht. Die Kommission stellt fest, dass diese Fragen die im Rahmen der Nutzerkonsultation erhobenen Fragen widerspiegelten (Fahrpläne, Häufigkeit, Schiffe mit Kabinen und Schiffskapazität, Zeiträume im Jahr, Abfahrts-/Ankunftshäfen usw.).

(811) Die französischen Behörden waren somit in der Lage, das von den Seeverkehrsunternehmen vorgeschlagene Angebot mit den Merkmalen der Nutzernachfrage zu vergleichen, um festzustellen, ob ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen besteht. Es ist daher unzutreffend, wie Corsica Ferries zu behaupten (Erwägungsgrund 461), dass der Fragebogen die Seeverkehrsunternehmen lediglich aufgefordert habe, die Dienste zu beschreiben, die sie erbringen würden, um den Erfordernissen der Kontinuität der Festlandsverbindungen gerecht zu werden. Kurz gesagt wurde in dem Fragebogen im Gegenteil eine vollständige Beschreibung des bestehenden und des potenziellen Marktangebots angefordert, das die Seeverkehrsunternehmen wahrscheinlich einführen würden, wenn es keinen Gemeinwohlauftrag gäbe. Die Kommission stellt ferner fest, dass Corsica Ferries in seiner Antwort auf die Konsultation der Seeverkehrsunternehmen die Ausführlichkeit der Fragen beanstandete (Erwägungsgrund 169).

(812) Daraus ergibt sich auch, dass Corsica Ferries keinen Grund zu der Behauptung hat, dass die französischen Behörden kein transparentes und objektives kontrafaktisches Szenario aufgestellt hätten (siehe Erwägungsgrund 459).

(813) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden auch eine Hafenkonsultation durchführten, die es ermöglichte, relevante Informationen über die Kapazität und die Dienstleistungen einzuholen, die die Häfen den Schifffahrtsunternehmen anbieten (Erwägungsgrund 752).

(814) Infolgedessen führten die französischen Behörden im Einklang mit Erwägungsgrund 14 des DAWI-Rahmens angemessene öffentliche Konsultationen durch, um den Interessen der Dienstleistungserbringer Rechnung zu tragen.

2) Zu den Schlussfolgerungen Frankreichs zur Ermittlung des Marktangebots

(815) Die Kommission stellt fest, dass drei Seeverkehrsunternehmen an der Nutzerkonsultation teilnahmen (Erwägungsgrund 166). Corsica Linea und La Méridionale erklärten, dass sie ohne einen Gemeinwohlauftrag keine gewerblichen Dienstleistungen erbringen würden (Erwägungsgrund 167). Corsica Ferries übermittelte den französischen Behörden das gewerbliche Angebot, das sie machen würde, wenn kein Gemeinwohlauftrag bestünde (Erwägungsgründe 170 bis 173).

(816) Corsica Ferries vertritt in seiner Stellungnahme im Wesentlichen die Auffassung, dass die Erklärungen von Corsica Linea und La Méridionale nicht glaubwürdig seien und dass die französischen Behörden diese Erklärungen daher eingehender hätten prüfen müssen (Erwägungsgründe 464 und 465).

(817) Zunächst stellt die Kommission fest, dass die Mitgliedstaaten nach Erwägungsgrund 14 des DAWI-Rahmens und Artikel 4 der Seekabotageverordnung in der Auslegung durch die Rechtsprechung (SNCM II-Urteil) bei der Wahl der geeigneten Instrumente zur Prüfung eines möglichen Marktversagens über einen weiten Ermessensspielraum verfügen. Sie können diesbezüglich eine öffentliche Konsultation durchführen (Erwägungsgrund 737), um die Meinungen der Seeverkehrsunternehmen zur Fähigkeit des Marktes zur Befriedigung einer von den Behörden ermittelten Nachfrage einzuholen. Dieser Punkt wird von keinem der Beteiligten bestritten.

(818) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden im vorliegenden Fall eine öffentliche Konsultation der Seeverkehrsunternehmen durchführten, deren Inhalt es ihnen ermöglichte, genaue und vollständige Informationen über das Marktangebot einzuholen, das im Kontext von Seeverkehrsdiensten nach Korsika im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 angeboten würde, wenn kein Gemeinwohlauftrag bestünde (Abschnitt 3.4.2.2.1).

(819) Wenn ein Mitgliedstaat eine umfassende, präzise öffentliche Konsultation durchführt, steht es den Seeverkehrsunternehmen frei, teilzunehmen oder nicht; und wenn sie sich für eine Teilnahme entscheiden, müssen sie dies auf Basis des Grundsatzes von Treu und Glauben tun. Sie sind daher verpflichtet, dem Mitgliedstaat korrekte und vollständige Informationen zur Verfügung zu stellen, damit dieser das Marktangebot, das ohne gemeinwirtschaftliche Verpflichtung erbracht würde, so umfassend wie möglich analysieren kann.

(820) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission hinsichtlich des von Corsica Linea und La Méridionale angebotenen *bestehenden Marktangebots* auf der Grundlage der von den französischen Behörden und den Beteiligten vorgelegten Informationen fest, dass zum Zeitpunkt der Erteilung der Gemeinwohlaufträge (20. Dezember 2022) weder Corsica Linea noch La Méridionale auf einer oder mehreren Strecken zwischen Korsika und dem französischen Festland außerhalb der Gemeinwohlaufträge gewerbliche Dienstleistungen erbrachten. Diese Gesellschaften betrieben ausschließlich zwischen Frankreich und Nordafrika gewerbliche Dienste im internationalen Seeverkehr. Corsica Ferries legt in seiner Stellungnahme keinen gegenteiligen Beweis vor. Das Unternehmen übermittelt lediglich Informationen über die von Corsica Linea und La Méridionale in den Jahren 2023 und 2024, d. h. nach dem Tag, an dem die Gemeinwohlaufträge erteilt wurden, tatsächlich angebotenen Dienstleistungen (Erwägungsgrund 465). Daher konnten sich die französischen Behörden nicht auf eine Analyse des bestehenden privaten Angebots von Corsica Linea oder La Méridionale stützen.

(821) Hinsichtlich des *potenziellen Angebots*, das La Méridionale und Corsica Linea hätten machen können, heißt es in der von Corsica Ferries vorgelegten BRG-1-Studie, dass Corsica Linea dem OTC im Juni 2022 einen Beförderungsplan vorgelegt habe, in dem sie das OTC von seiner Absicht in Kenntnis gesetzt habe, im Laufe des Jahres 2023 19 Hin- und Rückfahrten zwischen Marseille und Propriano fünf Hin- und Rückfahrten zwischen Marseille und Ajaccio und zehn Hin- und Rückfahrten zwischen Marseille und L'Île-Rousse einzuführen. Es liege jedoch auf der Hand, dass i) der Beförderungsplan La Méridionale nicht betroffen habe, dass er ii) mehr als drei Monate nach der Konsultation der Wirtschaftsbeteiligten und der Ermittlung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen durch Frankreich eingereicht worden sei, während die Ausschreibungsverfahren für Gemeinwohlaufträge bereits am 6. Mai 2022 eingeleitet worden seien, und dass er iii) Vorhaben betroffen habe, die allein für 2023 geplant worden seien, während das Ziel der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen darin bestanden habe, das Marktangebot für den Zeitraum 2023-2028 zu analysieren. Angesichts dieser Einschränkungen reicht dieser Umstand allein nicht aus, um zu beweisen, dass die Erklärungen von Corsica Linea nicht glaubwürdig waren. Jedenfalls weist Corsica Ferries nicht nach, inwiefern der Beförderungsplan, der im Übrigen eine geringe Zahl einmaliger Hin- und Rückfahrten betrifft, die von den französischen Behörden durchgeführte Analyse des Marktversagens hätte beeinflussen können.

(822) Darüber hinaus kann den französischen Behörden nicht vorgeworfen werden, dass sie die im Rahmen der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen eingegangenen Antworten nicht eingehend geprüft haben, wenn ihnen zu diesem Zeitpunkt keine Beweise für eine offensichtliche Unrichtigkeit der fraglichen Erklärungen vorlagen. Der Verweis von Corsica Ferries auf Randnummer 369 der Stellungnahme der Wettbewerbsbehörde (Erwägungsgrund 464) ist im Hinblick darauf unerheblich, da sie keinen entsprechenden Nachweis liefert. Erstens ging es in der Stellungnahme um die Ermittlung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen im Rahmen der Gemeinwohlaufträge 2019-2020 und nicht um die in Rede stehenden Maßnahmen. Zweitens wurde in der Stellungnahme vorgeschlagen, eine zu einer öffentlichen Konsultation alternative Methode zu verwenden. Wie in Erwägungsgrund 814 dargelegt, war die Konsultation der Seeverkehrsunternehmen im vorliegenden Fall jedoch ein geeignetes Instrument zur Analyse des Marktversagens, ohne dass die französischen Behörden nach dem DAWI-Rahmen verpflichtet gewesen wären, hierfür andere Instrumente einzusetzen.

(823) Auch der bloße Umstand, dass Corsica Linea und La Méridionale auf die Konsultation der Wirtschaftsbeteiligten identische Antworten gaben, belegt weder dass ein Interessenkonflikt bestand, der sie betraf, noch dass sich die beiden abstimmten. In ähnlicher Weise stellt der bloße Umstand, dass Corsica Linea und La Méridionale die scheidenden Konzessionäre sind, für sich genommen keinen Grund dafür dar, die Glaubwürdigkeit der Antworten dieser Seeverkehrsunternehmen während der Konsultation Seeverkehrsunternehmen in Zweifel zu ziehen oder sie sogar daran zu hindern, an dieser Konsultation teilzunehmen (Erwägungsgrund 466). In Bezug auf die Behauptung, die Zusammensetzung der Anteilseigner von Corsica Linea habe sie aufgrund eines Interessenkonflikts daran gehindert, sich an der Konsultation zu beteiligen (Erwägungsgründe 462 und 463), stellt die Kommission fest, dass die Stellungnahme von Corsica Ferries keinen Anhaltspunkt dafür enthält, dass die Anteilseigner von Corsica Linea „die Hauptkunden von Seeverkehrsdiensten nach Korsika" seien. Die Kommission stellt ferner fest, dass Artikel 14 der Richtlinie 2006/123/EG konkurrierenden Seeverkehrsunternehmen nicht die Teilnahme an einer öffentlichen Konsultation untersagt, wie dies hier der Fall war. Jedenfalls belegt Corsica Ferries nicht, inwiefern das Verbot der Beteiligung von Corsica Linea an der Konsultation der Seeverkehrsunternehmen die französischen Behörden in die Lage versetzt hätte, bei der Prüfung des Marktversagens zu einem anderen Ergebnis zu gelangen.

(824) Und schließlich haben Corsica Linea und La Méridionale — entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries in Erwägungsgrund 467– nicht nur allgemeine und abstrakte Aussagen ohne Kontext oder Konsultationen gemacht. Die Kommission weist darauf hin, dass die Seeverkehrsunternehmen im Rahmen der Konsultation aufgefordert wurden, ihr Marktangebot im Fall des Fehlens eines Gemeinwohlauftrags im Einzelnen darzulegen. Da Corsica Linea und La Méridionale angegeben hatten, dass sie keine gewerblichen Dienstleistungen erbringen würden, konnten sie keine Angaben zu den Dienstleistungen machen, die sie ohne Gemeinwohlaufträge anbieten würden.

(825) Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass die französischen Behörden bei der Ermittlung des Marktangebots, das im Rahmen der Seeverkehrsdienste nach Korsika ohne einen Gemeinwohlauftrag für die Personenbeförderung im Seeverkehr angeboten würde, keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begingen.

7.3.2.1.1.2.2. Analyse des Marktversagens

(826) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden zu dem Schluss kamen, dass zwischen dem Hafen von Propriano und den Häfen Marseille und Toulon (wobei diese beiden Häfen substituierbar sind) ein völliges Marktversagen vorlag, da Corsica Ferries keine gewerblichen Dienste zwischen Marseille/Toulon und Propriano anbieten würde (Erwägungsgründe 169 und 174).

(827) Corsica Ferries zieht in seiner Stellungnahme die Auslegung seines gewerblichen Angebots durch die französischen Behörden nicht in Zweifel. Das Unternehmen ist nur der Auffassung, dass die Häfen von Ajaccio und Propriano substituierbar seien, sodass die Dienstleistungen, die sie zwischen dem Hafen von Ajaccio und dem Festland anbieten würde, ausreichten, um die Nachfrage nach/von Propriano zu decken. Die Kommission verwirft dieses Argument jedoch aus den in den Erwägungsgründen 783—799 dargelegten Gründen.

(828) Daraus folgt, dass die französischen Behörden keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begingen, als sie das Vorliegen eines Marktversagens zwischen dem Hafen von Propriano und dem Hafen von Marseille feststellten.

7.3.2.1.1.3. Schlussfolgerung zum Bestehen eines Bedarfs an Personenbeförderung im Seeverkehr zwischen Marseille und Propriano

(829) Aus den vorstehenden Ausführungen folgt, dass die französischen Behörden keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begingen, als sie das Bestehen eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen zwischen Propriano und Marseille feststellten, da die von den französischen Behörden festgestellte und quantifizierte Beförderungsnachfrage durch das ermittelte Marktangebot nicht gedeckt werden konnte.

7.3.2.1.2. Notwendigkeit der Beförderung von Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen auf dem Seeweg

(830) In diesem Unterabschnitt wird die Kommission prüfen, ob die Notwendigkeit der Beförderung von Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen auf dem Seeweg auf jeder Strecke zwischen den korsischen Häfen und dem Hafen Marseille i) der von Frankreich ordnungsgemäß nachgewiesenen Nachfrage dieser Nutzer entspricht, ii) die nicht durch das Marktangebot gedeckt werden konnte, da es keinen zu diesem Zweck von den französischen Behörden ausgearbeiteten Gemeinwohlauftrag gab.

7.3.2.1.2.1. Bestehen einer Nutzernachfrage

7.3.2.1.2.1.1. Qualitative Nachfrage

1) Zu den angemessenen Mitteln, die zur Ermittlung der qualitativen Nachfrage eingesetzt wurden

(831) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden bestrebt waren, die Nachfrage der von Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen auf verschiedene Weise zu ermitteln.

(832) Zunächst führten die französischen Behörden mehrere öffentliche Konsultationen durch, um Informationen über die Nachfrage dieser Fahrgäste einzuholen.

(833) Im Rahmen einer ersten Konsultation, der Nutzerkonsultation (Erwägungsgrund 93), wurden alle Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen aufgefordert, einen Fragebogen über die Inanspruchnahme von Seeverkehrsdienstleistungen im Zusammenhang mit Verkehrsdiensten nach Korsika zu beantworten. Der Fragebogen (Erwägungsgründe 744 bis 746) hatte dieselben Merkmale wie der an alle Fahrgäste versandte Fragebogen; er enthielt zudem genauere Fragen zu den Bedürfnissen und Präferenzen der Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen (Erwägungsgrund 108). Die Nutzerkonsultation ermöglichte es daher, die Interessen der Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen gebührend zu berücksichtigen; die Kommission verweist in diesem Zusammenhang ferner auf ihre in den Erwägungsgründen 746 bis 751 dargelegte Analyse. Die Konsultation erwies sich jedoch als erfolglos, da die französischen Behörden nur eine geringe Zahl an Antworten auf den Fragebogen erhielten (Erwägungsgrund 111).

(834) Im Rahmen einer zweiten Konsultation, der Hafenkonsultation, wurden außerdem die Hafenbehörden aufgefordert, zu den Seeverkehrsdiensten nach Korsika Stellung zu nehmen, um die französischen Behörden insbesondere über das Ausmaß des Wettbewerbs bei den Beförderungsdiensten im Seeverkehr im Kontext von Seeverkehrsdiensten sowie die Kapazität der Häfen zu informieren (Erwägungsgründe 116 bis 119 und 752).

(835) Und schließlich beauftragten die französischen Behörden einen unabhängigen Wirtschaftsberater, Gecodia, damit, parallel zu den öffentlichen Konsultationen zu deren Vervollständigung eine ergänzende Studie über die Nachfrage der Nutzer durchzuführen (Erwägungsgründe 90 und 754). Der Gecodia-Bericht enthält Schlussfolgerungen zu dieser Studie, insbesondere zur Nachfrage von Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen. Da die Nutzerkonsultation hinsichtlich der Nachfrage von Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen keine Ergebnisse erbrachte, stützten sich die französischen Behörden bei der Beschreibung der Nachfrage dieser Nutzer ausschließlich auf den Gecodia-Bericht. Der Gecodia-Bericht bewertete die qualitative (und quantitative) Nachfrage auf der Grundlage umfangreicher Daten, die insbesondere bei den Kranken- und Sozialversicherungsträgern erhoben wurden.

(836) Dies zeigt, dass sich Frankreich auf mehrere Instrumente stützte, die die Kommission im Sinne von Randnummer 14 des DAWI-Rahmens als angemessen erachtet, um den Interessen der Nutzer der betreffenden Dienstleistungen Rechnung zu tragen.

2) Schlussfolgerungen Frankreichs zur qualitativen Nachfrage

(837) Die Kommission wird nun die Schlussfolgerungen Frankreichs in Bezug auf i) die fehlende Substituierbarkeit des Seeverkehrs durch den Luftverkehr aus der Sicht von Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen, ii) die geografische Substituierbarkeit des Hafens von Marseille durch die Häfen von Toulon und Nizza und iii) die geografische Substituierbarkeit der korsischen Häfen prüfen.

a) Zur fehlenden Substituierbarkeit des Seeverkehrs durch den Luftverkehr

(838) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden der Auffassung waren, dass die Nachfrage der Nutzer nach Seeverkehr zwischen dem Festland und Korsika unabhängig von der betreffenden Seeverkehrsroute nicht unter gleichwertigen Bedingungen durch den Luftverkehr gedeckt werden könne. Die französischen Behörden schlossen die Substituierbarkeit zwischen dem Luft- und dem Seeverkehr auf der Grundlage mehrerer, in den Erwägungsgründen 127 bis 131 zusammengefasster Faktoren aus.

(839) Die Kommission weist darauf hin, dass eine solche Substituierbarkeit im Fall von auf dem Seeweg reisenden Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen ausgeschlossen ist, da die Art der Beförderung mittels ärztlicher Verordnung dem Zustand des Patienten und seinem Grad an Autonomie entsprechend vorgeschrieben wird (Erwägungsgründe 141 und 142).

(840) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass diese Analyse nicht durch einen offensichtlichen Beurteilungsfehler beeinträchtigt wird. Die Beteiligten haben sich nicht zu diesem Punkt geäußert.

b) Zur mangelnden geografischen Substituierbarkeit der Festlandhäfen

(841) Die Kommission weist zunächst darauf hin, dass die Notwendigkeit der Beförderung im Seeverkehr in Bezug auf Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen i) auf Korsika ansässige Fahrgäste betrifft, ii) die zum Festland reisen müssen, um Behandlungen zu erhalten, die auf der Insel nicht verfügbar sind (Erwägungsgründe 143 und 144) und iii) dazu den Seeverkehr nutzen, wenn dieser ärztlich verordnet worden ist (Erwägungsgründe 141 und 142). Die Kommission stellt daher fest, dass bei Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen ein dringender Bedarf besteht, zum französischen Festland zu reisen, um eine angemessene Versorgung zu erhalten.

(842) Die Kommission bemerkt anschließend, dass Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen eine Reihe von im CSS (Sozialgesetzbuch) festgelegten Bedingungen (Erwägungsgründe 137 bis 139) erfüllen müssen, um eine Erstattung der Beförderungskosten zu erhalten, die ihnen in Verbindung mit ihrer Reise entstehen können. Insbesondere sieht die geltende rechtliche Regelung (Artikel R.310-10-5 des CSS) vor, dass die Erstattung der Beförderungskosten auf der Grundlage der Entfernung zwischen dem Ort, an dem der Patient versorgt wird, und der nächstgelegenen verordneten Behandlungseinrichtung berechnet wird. Mit anderen Worten müssen Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen die kürzeste Strecke zwischen dem Ort auf Korsika, an dem sie versorgt werden, und der verordneten Behandlungseinrichtung auf dem Festland wählen. Wie die französischen Behörden ausführen, ist es unter diesen Umständen vertretbar, davon auszugehen, dass Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen sehr sensibel für die zwischen diesen beiden Punkten zurückgelegten Entfernungen sind und sie daher für ihre Seereise eher den Festlandhafen bevorzugen, der der Behandlungseinrichtung, zu der sie reisen müssen, am nächsten liegt. Infolgedessen scheinen Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen nicht bereit zu sein, die verfügbaren Überfahrten zu den verschiedenen Festlandhäfen zu vergleichen, sodass aus der Sicht dieser Nutzer keiner der Festlandhäfen substituierbar zu sein scheint.

(843) Schließlich stellt die Kommission fest, dass auf der Grundlage von Daten, die bei Sozialversicherungsträgern (CPAM) eingeholt wurden, die überwiegende Mehrheit der Fälle die Beförderung auf dem Seeweg nach Marseille betrifft, wo sich die meisten von Ärzten für Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen verordneten Behandlungseinrichtungen befinden (Erwägungsgründe 147 und 148). Die von den französischen Behörden übermittelten Daten bestätigen daher, dass sich die Nachfrage der Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen auf die Strecken zum/vom Hafen von Marseille konzentriert.

(844) Auf der Grundlage dieser Gesichtspunkte ist die Kommission der Auffassung, dass die französischen Behörden keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begingen, als sie der Auffassung waren, dass Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen die Festlandhäfen, einschließlich Marseille und Toulon, aufgrund ihrer besonderen Bedürfnisse nicht als substituierbar ansehen.

(845) Die Stellungnahme von Corsica Ferries ist nicht geeignet, diese Schlussfolgerung infrage zu stellen.

(846) Erstens ist Corsica Ferries der Auffassung, dass sich der von den französischen Behörden festgestellte Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen nicht nur auf Passagier mit medizinischen Bedürfnissen beschränke, deren Beförderungskosten für eine Erstattung durch die Sozialversicherung infrage kämen, sondern alle Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen umfasse, einschließlich derjenigen, deren Reisen nicht für eine Erstattung durch die Sozialversicherung infrage kämen und die nicht mit regulatorischen Beschränkungen hinsichtlich der von ihnen durchzuführende Reise konfrontiert seien (Erwägungsgründe 407 bis 409). Corsica Ferries weist darauf hin, dass es viele Fälle gebe, in denen Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen Reisen zu medizinischen Zwecken unternähmen, die nicht für eine Erstattung durch die Sozialversicherung infrage kämen.

(847) Die Kommission stellt jedoch fest, dass Corsica Ferries die „zahlreichen Fälle", in denen nicht für eine Erstattung durch die Sozialversicherung infrage kommende Reisen zu medizinischen Zwecken unternommen werden, weder dokumentiert noch quantifiziert oder sogar präzise beschrieben werden. Auch wird nicht erläutert, wie die französischen Behörden die Reisen, für die ein Erstattungsanspruch oder aber kein Anspruch auf Erstattung durch die Sozialversicherung besteht, zur Klärung der Nachfrage von Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen hätten ermitteln können. Eine solche Behauptung ist daher rein spekulativ. Unter diesen Umständen kann den französischen Behörden nicht vorgeworfen werden, einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen zu haben, indem sie annahmen, dass Passagiere mit medizinischen Bedürfnissen Reisen gemäß den Vorschriften des CSS über die Übernahme von Beförderungskosten unternehmen.

(848) Zweitens vertritt Corsica Ferries, ohne Belege dafür vorzulegen, die Auffassung, dass Artikel R. 322-10-5 CSS, auf den sich die französischen Behörden berufen, um jede geografische Substituierbarkeit der Festlandhäfen aus der Sicht der Nutzer auszuschließen, nicht für planmäßige Schiffsüberfahrten gelte, sodass Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen nicht verpflichtet seien, sich zur nächstgelegenen verordneten Behandlungseinrichtung zu begeben (Erwägungsgründe 410 bis 416). Sie müssten einfach die kostengünstigste Reise wählen, unabhängig von der Entfernung. Sie könnten daher entweder zum Hafen von Marseille oder zum Hafen von Toulon fahren.

(849) In Artikel R. 322-10-5 des CSS heißt es: „Die Erstattung der Beförderungskosten nach Artikel R. 322-10 Absatz 1 [Buchstaben] b bis f wird auf der Grundlage der Entfernung zwischen dem Ort, an dem der Patient versorgt wird, und der nächstgelegenen verordneten Behandlungseinrichtung berechnet". Laut Erwägungsgrund 137 bestimmt Artikel R. 322-10 Absatz 1 Buchstabe f CSS, dass „die Beförderungskosten eines Versicherten oder Anspruchsberechtigten, der zur Reise verpflichtet ist, erstattet werden ... 1. damit er in folgenden Fällen die Behandlung erhält oder sich den Untersuchungen unterzieht, die für seinen Zustand geeignet sind: … d) die Beförderung zu einem mehr als 150 km entfernten Ort unter den in den Artikeln R. 322-10-4 und R. 322-10-5 festgelegten Bedingungen." In Artikel R. 322-10-1 CSS wird Folgendes bestimmt: „Eine von der Krankenversicherung gedeckte Beförderung kann wie folgt durchgeführt werden: 1) mittels Krankenwagen, 2) mittels professioneller sitzender Beförderung, leichtem Krankenfahrzeug oder Taxi, 3) mittels öffentlichem Landverkehr, Linienflug- oder Linienschiffsverkehr, individuellen Verkehrsmitteln".

(850) Aus der Lektüre dieser Artikel ergibt sich, dass entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen, die mit einem der in Artikel R-322-10-1 des CSS genannten Beförderungsmittel (einschließlich Linienschiffsverkehr)von Korsika zum Festland (d. h. zu einem mehr als 150 km entfernten Ort) reisen, nur eine Erstattung ihrer Beförderungskosten erhalten können, wenn sie Artikel R-322-10-5 CSS befolgen (d. h. auf der Grundlage der Entfernung zwischen dem Ort, an dem der Patient versorgt wird, und der nächstgelegenen verordneten Behandlungseinrichtung). Corsica Ferries kann daher nicht wirksam geltend machen, dass Artikel R. 322-10-5 des CSS nicht für die Beförderung im Linienschiffsverkehr gilt. Daraus folgt, dass Passagier mit medizinischen Bedürfnissen grundsätzlich verpflichtet sind, sich zur nächstgelegenen verordneten Behandlungseinrichtung zu begeben, auch wenn sie im Linienschiffsverkehr reisen. Somit begingen die französischen Behörden keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler, als sie feststellten, dass Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen sehr sensibel für Entfernungen sind und zu den Festlandhäfen reisen, die ihrem Endziel am nächsten sind.

(851) Der Umstand, dass Corsica Ferries das einzige Unternehmen war, das während der Zeit der COVID-19-Lockdowns Fahrgäste beförderte (Erwägungsgrund 417), ist unerheblich. Wie Corsica Ferries einräumt, war dies eine Ausnahmezeit, in der nur Personen, die nach französischem Recht besonders zum Reisen berechtigt waren (Pflegepersonal, Militärpersonal, Feuerwehrleute, Techniker), dies tun konnten, was nicht unbedingt alle medizinischen Fahrgäste umfasste. Corsica Ferries weist insoweit nicht nach, dass sie Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen beförderte. Jedenfalls ist festzustellen, dass dieser Umstand aus Sicht der Nutzer nicht typisch für die geografische Substituierbarkeit der Festlandhäfen ist, da für Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen mangels eines Dienstes nach Marseille keine Wahlmöglichkeit für den Ankunftshafen auf dem Festland bestand. Folglich kann nicht der Schluss gezogen werden, dass die Häfen von Toulon und Marseille aus der Sicht der Nutzer notwendigerweise substituierbar sind, wenn es für die Nutzer keine Verbindung zum Hafen von Marseille gibt und sie gezwungen sind, zum Hafen von Toulon zu reisen. Im Gegenteil hat Frankreich in Anbetracht der Tatsache, dass i) die Regelung zur Erstattung von Beförderungskosten vorschreibt, dass Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen zum nächstgelegenen Hafen (Marseille) reisen müssen, und ii) sich die überwiegende Mehrheit der verordneten Behandlungszentren in Marseille befindet, was Corsica Ferries nicht bestreitet, keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, als es annahm, dass bei Fahrgästen für den Festlandhafen, der ihrem verordneten Behandlungszentrum am nächsten liegt, eine spezifische Beförderungsnachfrage besteht.

(852) Drittens ist Corsica Ferries der Auffassung, dass eine Reise über Toulon zu einem Gesundheitszentrum in Marseille für Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen keine Beschränkung darstelle, da die beiden Städte nur 45 Minuten mit dem Auto voneinander entfernt seien (Erwägungsgrund 418). Die Kommission verweist in diesem Zusammenhang auf Erwägungsgrund 850. Jedenfalls geht Corsica Ferries zu Unrecht davon aus, dass i) alle Fahrgäste mit medizinischen Bedürfnissen mit einem Fahrzeug reisen, obwohl dies nicht notwendigerweise der Fall ist, und dass ii) sie nach einer 12-stündigen Fahrt mit dem Schiff problemlos vom Hafen von Toulon zu den Behandlungszentren in Marseille fahren könnten, wobei sie, wie die französischen Behörden zu Recht hervorheben (Erwägungsgrund 644), weder den Gesundheitszustand noch den Grad an Autonomie des Patienten berücksichtigt. Im Fall von Fahrgästen mit medizinischen Bedürfnissen, deren individuelle Situation je nach ihrem Gesundheitszustand oder ihrem Grad an Autonomie schwierig sein kann, scheinen die Annahmen von Corsica Ferries daher spekulativ zu sein.

c) Zur fehlenden geografischen Substituierbarkeit der korsischen Häfen

(853) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden in Bezug auf die Wahl des Abfahrts-/Ankunftshafens in Korsika durch die Fahrgäste keine spezifische Analyse der geografischen Substituierbarkeit der Häfen in Korsika aus Sicht der Nutzer vorgenommen haben.

(854) Auf der Grundlage der von den französischen Behörden im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens übermittelten Informationen, die ihnen zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahmen zur Verfügung standen (Abschnitt 4.1.3), stellt die Kommission jedoch fest, dass diese Unterlassung im vorliegenden Fall nicht geeignet war, die Prüfung des Vorliegens eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen durch die französischen Behörden zu beeinträchtigen.

(855) Aus den in den Erwägungsgründen 783 bis 790 dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass der Hafen von Propriano nicht durch die Häfen von Ajaccio und Porto-Vecchio substituierbar ist.

(856) Die Kommission stellt ferner fest, dass die Entfernungen und Reisezeiten zwischen den übrigen Häfen Korsikas erheblich länger sind (Erwägungsgründe 36 und 37), insbesondere unter Berücksichtigung der in den Erwägungsgründen 16 bis 18 genannten Eigenschaften. Dies trifft zu auf die beiden Häfen im Norden Korsikas (L'Île-Rousse und Bastia) und die drei Häfen im Süden Korsikas (Porto-Vecchio, Propriano und Ajaccio) sowie zwischen Ajaccio und Porto-Vecchio. Diese Orte sind unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel erheblich weiter als 100 km bzw. eine Stunde Fahrzeit voneinander entfernt. Die Entfernung zwischen Bastia und L'Île-Rousse beträgt zwar nur 70 km, jedoch dauert die Fahrt mindestens eineinhalb Stunden mit dem Pkw und 1 Stunde 45 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Kommission nimmt auch die besonders hohe Überlastung des Hafens Bastia zur Kenntnis, auf die Corsica CCI hingewiesen hat (Erwägungsgründe 39 und 125), worin ein weiterer Grund für die fehlende Substituierbarkeit dieser beiden Häfen liegen kann.

(857) Daher sollte jegliche Substituierbarkeit zwischen diesen Häfen grundsätzlich ausgeschlossen werden. Dies gilt umso mehr, als medizinische Fahrgäste besonders sensibel bezüglich der Reiseentfernungen sind, und zwar nicht nur wegen der Regelung zur Deckung der Beförderungskosten im Zusammenhang mit medizinischen Reisen, sondern auch wegen ihrer potenziell heiklen und fragilen Verfassung im Zusammenhang mit ihrem Gesundheitszustand oder ihrer Autonomie, die sie dazu veranlassen kann, die korsischen Häfen in der Nähe ihres Wohnorts zu bevorzugen, um die Reisezeit und -kosten zu begrenzen.

(858) Solche Erwägungen legen keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler nahe. Zudem haben sich die Beteiligten nicht zu diesem Punkt geäußert.

(859) Folglich haben die französischen Behörden keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, als sie davon ausgingen, dass keiner der korsischen Häfen aus der Sicht medizinischer Fahrgäste substituierbar sei.

d) Schlussfolgerungen zur qualitativen Nachfrage von medizinischen Fahrgästen

(860) Alle von den französischen Behörden vorgelegten Beweise zeigen, dass sie, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, eine qualitative Nachfrage der auf dem Seeweg zwischen dem Hafen Marseille und jedem der korsischen Häfen reisenden medizinischen Fahrgäste nachweisen konnten.

7.3.2.1.2.1.2. Die quantitative Nachfrage von medizinischen Fahrgästen

(861) Die französischen Behörden schätzten die quantitative Nachfrage auf der Grundlage sowohl historischer als auch prognostizierter Daten für den Zeitraum 2023 bis 2030 ab.

(862) Die französischen Behörden nahmen eine Quantifizierung der historischen Nachfrage medizinischer Fahrgäste in drei Schritten vor.

(863) Erstens rekonstruierten sie die jährliche Gesamtzahl der auf Korsika lebenden Patienten, die zwischen 2016 und 2019 auf das Festland gereist waren, um eine auf Korsika nicht verfügbare Behandlung zu erhalten. In Ermangelung direkter Daten zu diesen Strömen wurde im Gecodia-Bericht eine ungefähre Rekonstruktion auf der Grundlage der von den staatlichen Gesundheitsdiensten bereitgestellten öffentlichen Daten vorgenommen (Erwägungsgrund 154). Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass sich diese Rekonstruktion auf konkrete Daten stützte und dass die französischen Behörden vorsichtige und angemessene Annahmen zugrunde gelegt haben.

(864) Die durchschnittliche jährliche Nachfrage umfasst auch die Begleitpersonen medizinischer Fahrgäste. Die Kommission stellt fest, dass diese Schätzung im Einklang mit den Daten steht, die die französischen Behörden bei den Sozialversicherungsträgern erhoben haben (Erwägungsgrund 155). Corsica Ferries kann daher nicht geltend machen, dass die von den französischen Behörden vorgenommene Schätzung der Zahl der Begleitpersonen nicht auf objektiven Daten beruhe (Erwägungsgrund 429). Außerdem steht die von Frankreich vertretene Annahme, dass Personen unter 19 Jahren und über 75 Jahren systematisch begleitet werden, entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries nicht offensichtlich im Widerspruch zu den gesetzlichen Bestimmungen über die Übernahme der Beförderungskosten von Begleitpersonen (Erwägungsgrund 430) ([262]).

([262]) In Artikel R.322-10-7 des von Corsica Ferries zitierten CSS heißt es: „Kosten für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, die einer Person entstehen, die einen Versicherten oder Anspruchsberechtigten begleitet, werden erstattet, wenn der Zustand der Letzteren die Hilfe eines Dritten erforderlich macht oder sie das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet haben". Es ist nicht offensichtlich falsch, unter diesen Umständen davon auszugehen, dass Personen, die älter als 75 Jahre oder jünger als 19 Jahre sind, systematisch begleitet werden, da es bei diesen beiden Altersgruppen bei Reisen besonders naheliegend ist, dass sie Hilfe von einem Dritten erhalten.

(865) Zweitens versuchten die französischen Behörden, die Zahl der medizinischen Fahrgäste zu schätzen, die mit dem Schiff auf das Festland reisten. Hierzu wählten sie zwei Ansätze. Der erste Ansatz bestand darin, die Zahl der medizinischen Fahrgäste, die den Seeverkehr nutzen, empirisch zu ermitteln, und zwar auf der Grundlage der 15 237 Anträge auf Vorabgenehmigung medizinischer Reisen, die zwischen 2020 und 2021 von medizinischen Fahrgästen bei den Sozialversicherungsträgern eingereicht wurden. Von diesen 15 237 entfielen 4 % auf den Seeverkehr (Erwägungsgrund 157). Der zweite Ansatz bestand darin, dass für die Ermittlung der Zahl der medizinischen Fahrgäste, die mit dem Schiff gereist waren, von der geschätzten Gesamtzahl der medizinischen Fahrgäste zwischen Korsika und dem französischen Festland (65 000) die Zahl derjenigen abgezogen wurde, die mit dem Flugzeug gereist waren (und für die der Sozialversicherungsträger Daten hatte). Bei dieser Methode ergab sich als Abschätzung, dass der Anteil der medizinischen Fahrgäste, die mit dem Schiff gereist waren, 30 % betrug (Erwägungsgrund 158). Letztlich entschieden sich die französischen Behörden für eine Heranziehung beider Ansätze und gelangten so zu der Auffassung, dass 10 % der geschätzten Gesamtzahl der medizinischen Fahrgäste (65 000) mit dem Schiff gereist waren (Erwägungsgrund 159).

(866) Entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 431) ist die abschließende Schätzung der französischen Behörden nicht mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet. Die Schätzung stützt sich auf zwei Ansätze, die jeweils relevant sind und denen konkrete und verlässliche Daten zugrunde liegen. Die Tatsache, dass die beiden Schätzungen der Zahl der medizinischen Fahrgäste erheblich voneinander abwichen, brachte es mit sich, dass die französischen Behörden gute Gründe für einen vorsichtigen und konservativen Ansatz hatten, indem sie die endgültige Abschätzung der Zahl der medizinischen Fahrgäste, die mit dem Schiff reisten, mit 10 % der geschätzten jährlichen Gesamtzahl der medizinischen Fahrgäste veranschlagten, d. h. auf einem Niveau deutlich unter dem Prozentsatz, der sich rechnerisch aus diesen beiden Methoden ergibt (der Mittelwert aus 30 % und 4 % beträgt 17 %). Corsica Ferries begründet nirgendwo in seiner Stellungnahme, warum der zweite Ansatz der französischen Behörden (der zu einer Schätzung von 30 % führte) falsch oder unangemessen gewesen wäre. Mit dem Vorbringen, dass die französischen Behörden den ersten Ansatz hätten heranziehen und eine Schätzung von 4 % hätten verwenden müssen, lässt Corsica Ferries den zweiten Ansatz der französischen Behörden, der ebenso angemessen ist wie der erste, außer Acht und interpretiert die von den französischen Behörden angewandte Methode falsch.

(867) Schließlich teilten die französischen Behörden die Nachfrage je korsischem Hafen auf der Grundlage der territorialen Verteilung der MCO-Tätigkeiten zu, die den französischen Behörden als einzige öffentlich verfügbare Daten für die Schätzung des Abfahrtsorts medizinischer Fahrgäste zur Verfügung standen (siehe Erwägungsgrund 160). Die Kommission stellt ferner fest, dass diese Daten auch der historischen Verteilung der Fahrgäste auf die verschiedenen korsischen Häfen entsprechen (Tabelle 11). Die französischen Behörden wiesen weiterhin die Nachfrage auf der Grundlage der bei den Sozialversicherungsträgern, die genauere Daten lieferten, erhobenen Daten nach Departements (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) und somit nach Festlandhafen zu. Diese Schätzungen sind angemessen und sind mit keinem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet.

(868) In Bezug auf die künftige Nachfrage nahmen die französischen Behörden an, dass diese im Zeitraum 2023-2030 im Vergleich zu 2019 unverändert bleiben würde. Diese Annahme, die das Altern der Bevölkerung Korsikas (was eine Zunahme der Zahl der medizinischen Reisen mit sich brächte) einerseits und die verbesserte Gesundheitsversorgung auf Korsika andererseits (die einen Rückgang der Zahl der medizinischen Reisen bedeuten würde) berücksichtigt, ist nicht mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet; da sie diese beiden konträren Annahmen sich gegenseitig aufheben lässt. Die Beteiligten haben sich nicht zu diesem Punkt geäußert.

(869) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die französischen Behörden die Nachfrage von medizinischen Fahrgästen ohne offensichtlichen Beurteilungsfehler quantifiziert haben.

7.3.2.1.2.2. Vorliegen eines Marktversagens

7.3.2.1.2.2.1. Ermittlung des Angebots auf dem Markt bei Fehlen eines Gemeinwohlauftrags

(870) Diesbezüglich verweist die Kommission auf die in den Erwägungsgründen 815 bis 825 dargelegten Argumente, die auch für die Ermittlung des verfügbaren Marktangebots im Verhältnis zur Nachfrage seitens medizinischer Fahrgäste gelten.

7.3.2.1.2.2.2. Analyse des Marktversagens

(871) Zunächst stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden zu dem Schluss kamen, dass zwischen dem Hafen Propriano und dem Hafen Marseille ein völliges Marktversagen vorlag, da Corsica Ferries keine kommerziellen Dienstleistungen zwischen Marseille und Propriano anböte.

(872) Die Kommission stellt weiterhin fest, dass die französischen Behörden den von Corsica Ferries angebotenen Dienst zwischen Marseille und den vier anderen korsischen Häfen als „sporadisch" betrachteten, da Corsica Ferries nur drei Hin- und Rückfahrten pro Monat von/nach L'Île-Rousse und Porto-Vecchio (statt der erforderlichen drei wöchentlichen Hin- und Rückfahrten) und zwei wöchentliche Hin- und Rückfahrten nach/von Ajaccio und Bastia anbietet, während mindestens fünf wöchentliche Hin- und Rückfahrten erforderlich seien, um die Nutzernachfrage zu decken.

(873) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden bei der Analyse des Marktversagens keinen offensichtlichen Fehler begangen haben, da festgestellt wurde, dass das Marktangebot nicht ausreichte, um die gesamte Nachfrage von medizinischen Fahrgästen zwischen dem Hafen Marseille und einem der korsischen Häfen zu decken.

7.3.2.1.2.3. Schlussfolgerung zum Vorliegen eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen hinsichtlich der Beförderung medizinischer Fahrgäste zwischen Marseille und einem der korsischen Häfen

(874) Aus Vorgesagtem ergibt sich, dass Frankreich zu Recht einen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zwischen Marseille und den korsischen Häfen festgestellt hat, da die von Frankreich festgestellte und quantifizierte Beförderungsnachfrage durch das festgestellte Marktangebot nicht gedeckt werden konnte.

7.3.2.1.3. Notwendigkeit des Seetransports von Fracht mit und ohne Zugmaschine

(875) In diesem Unterabschnitt wird die Kommission prüfen, ob der Bedarf an Seetransport von Fracht mit und ohne Zugmaschine zwischen dem Hafen Marseille und jedem der korsischen Häfen i) einer von Frankreich ordnungsgemäß nachgewiesenen Nachfrage dieser Nutzer entspricht, die ii) nicht durch ein privates Angebot gedeckt werden könnte, wenn Frankreich keinen diesbezüglichen Gemeinwohlauftrag erteilte.

7.3.2.1.3.1. Bestehen einer Nutzernachfrage

7.3.2.1.3.1.1. Qualitative Nachfrage

1) Zu den geeigneten Mitteln zur Ermittlung der qualitativen Nachfrage von Nutzern

(876) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden versucht haben, die Nachfrage von Nutzern von Transportdiensten für Fracht mit und ohne Zugmaschine auf verschiedene Weise zu ermitteln.

(877) Erstens haben die französischen Behörden mehrere öffentliche Konsultationen durchgeführt, um Informationen über die Nachfrage dieser Nutzer einzuholen.

(878) Im Rahmen einer ersten Konsultation, der „Nutzerkonsultation" (Erwägungsgrund 93), wurden alle Nutzer von Güterverkehrsdiensten aufgefordert, einen Fragebogen zur Nutzung von Seeverkehrsdiensten zwischen dem französischen Festland und Korsika zu beantworten. Hinsichtlich der allgemeinen Merkmale dieser Konsultation verweist die Kommission auf ihre in Erwägungsgrund 744 dargelegte Analyse.

(879) Der den Frachtnutzern zugesandte Fragebogen umfasste etwa 20 Fragen, um die Zufriedenheit und den Bedarf dieser Nutzer im Zusammenhang mit den Verbindungen zwischen Korsika und dem Festland für jede Seestrecke zwischen dem Hafen Marseille und den korsischen Häfen zu bewerten. Die Ausführlichkeit der Fragen in Abschnitt 3.4.3.1.1.1.1 zeigt, dass diese es den französischen Behörden ermöglichten, Informationen über das Profil der Nutzer und ihre Reisegewohnheiten und -präferenzen in Bezug auf Abfahrts- und Ankunftszeiten, Reisebedarf, Probleme aufgrund von Platzmangel in Häfen oder auf Schiffen, Häufigkeit der Seeverkehrsdienste und angewandte Tarife zu sammeln (Erwägungsgrund 185). Darüber hinaus enthielt der Fragebogen mehrere Fragen zur Substituierbarkeit der Festlandhäfen (Erwägungsgrund 186).

(880) Aus den in Erwägungsgrund 746 dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass der Fragebogen ausreichend offen war, um unterschiedliche Meinungen äußern zu können. Die zur Auswahl stehenden Antworten sind klar, plausibel und breit gefächert. Die Ausführungen von Corsica Ferries zu diesem Punkt (Erwägungsgrund 401) sind daher unbegründet. Aus den in den Erwägungsgründen 747 bis 749 dargelegten Gründen haben auch die Bemerkungen bezüglich einer methodischen Verzerrung, die sich auf die Nutzerkonsultation ausgewirkt hätte, keine Überzeugungskraft.

(881) Andererseits stellt die Kommission jedoch fest, dass trotz der von den französischen Behörden organisierten einschlägigen Konsultation nur fünf Transporteure den Fragebogen beantwortet haben, was diesen unbrauchbar machte (Erwägungsgrund 188).

(882) Die französischen Behörden konsultierten daher direkt (per Telefon) eine Stichprobe von rund 20 Wirtschaftsbeteiligten, deren aggregierter Marktanteil am Güterverkehr zwischen Korsika und dem französischen Festland weitgehend repräsentativ war (Erwägungsgrund 189). Im Rahmen dieser Konsultation befragten die französischen Behörden die Nutzer zu ihrer Inanspruchnahme von Seeverkehrsdiensten auf allen Strecken ab den Häfen Marseille, Toulon und Nizza und nicht nur nach Marseille, wie ursprünglich in der Nutzerkonsultation vorgesehen (Erwägungsgrund 189). Diese direkte Konsultation ermöglichte es den französischen Behörden somit, dem Mangel an Reaktionen auf den im Rahmen der Nutzerkonsultation übermittelten Fragebogen abzuhelfen.

(883) Entgegen der Behauptung von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 402) gibt es keinen Grund zur Beanstandung der von den französischen Behörden angewandten Methode, weil die gestellten Fragen und die Identität der befragten Wirtschaftsbeteiligten nicht transparent genug seien. Erstens wurde der behauptete Mangel an Transparenz nicht gezeigt, da die telefonisch gestellten Fragen die gleichen wie auf dem Fragebogen für die Nutzerkonsultation waren, der öffentlich und für alle zugänglich war. Corsica Ferries konnte daher der Inhalt der Fragen bekannt sein. Was zweitens die Identifizierung der befragten Wirtschaftsbeteiligten angeht, so ist festzustellen, dass diese Information nicht von Belang ist, da die befragten Wirtschaftsbeteiligten einen wesentlichen Teil des Güterverkehrs zwischen Korsika und dem Festland repräsentierten. Der (nicht bewiesene) Umstand, dass einige der Wirtschaftsbeteiligten Anteilseigner eines Auftragnehmers gewesen sein könnten, reicht jedenfalls nicht aus, um diese Betreiber von einer öffentlichen Konsultation auszuschließen, weil sie Nutzer von Seefrachtverkehrsdiensten in gleicher Weise wie alle anderen Nutzer bleiben und es ihnen daher frei steht, ihren Bedarf und ihre Präferenzen im Rahmen einer öffentlichen Konsultation zu äußern.

(884) Im Rahmen einer zweiten Konsultation, der Hafenkonsultation, wurden auch Hafenbehörden gebeten, sich zu den Seeverkehrsdiensten zu äußern, damit sich die französischen Behörden insbesondere ein Bild vom Ausmaß des Wettbewerbs zwischen Seeverkehrsdiensten und von der Kapazität dieser Häfen verschaffen konnten, wobei Fragen im Zusammenhang mit dem Transport von Fracht mit und ohne Zugmaschine gestellt wurden (Erwägungsgründe 192 bis 195). Hinsichtlich der Merkmale dieser Konsultation verweist die Kommission auf ihre in Erwägungsgrund 752 dargelegte Prüfung.

(885) Daraus ergibt sich, dass die französischen Behörden gemäß Randnummer 14 des DAWI-Rahmens öffentliche Konsultationen durchgeführt haben, um den Interessen der Nutzer Rechnung zu tragen.

(886) Die französischen Behörden haben zudem einen unabhängigen Wirtschaftsberater, Gecodia, beauftragt, parallel und zusätzlich zu den öffentlichen Konsultationen eine ergänzende Studie über die Nutzernachfrage durchzuführen (Erwägungsgrund 90). Die Kommission ist der Auffassung, dass eine solche Studie aus den in Erwägungsgrund 754 dargelegten Gründen ein geeignetes Instrument zur Ermittlung der Nutzernachfrage ist.

(887) Vorgesagtes zeigt, dass sich Frankreich auf mehrere Instrumente gestützt hat, was die Kommission im Sinne von Randnummer 14 des DAWI-Rahmens für angemessen hält, um den Interessen der Nutzer der betreffenden Dienstleistungen Rechnung zu tragen.

(2) Schlussfolgerungen Frankreichs zur qualitativen Nutzernachfrage

(888) Die Kommission wird die Schlussfolgerungen Frankreichs in Bezug auf i) die Unterscheidung zwischen Fracht mit und ohne Zugmaschine, ii) die geografische Substituierbarkeit des Hafens Marseille durch die Häfen Toulon und Nizza für die Nutzer von Fracht ohne Zugmaschine und iii) für die Nutzer von Fracht mit Zugmaschine und iv) die geografische Substituierbarkeit der korsischen Häfen durch die Nutzer von Fracht mit und ohne Zugmaschine prüfen.

a) Zur Unterscheidung zwischen Fracht mit und ohne Zugmaschine

(889) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden vor allem aufgrund der Umschlags- und Logistikzwänge für Fracht ohne Zugmaschine, die im Gegensatz zu Fracht mit Zugmaschine eine besondere Hafenausrüstung und eine bestimmte Logistikkette erfordert, zwischen Fracht mit und ohne Zugmaschine unterscheiden (Erwägungsgründe 205 bis 207). Diese Erwägungen sind angemessen und somit nicht offensichtlich falsch. Sie zeigen auch, dass die Nachfrage nach Fracht mit Zugmaschine mit einer Nachfrage nach der Beförderung von Fahrern einhergeht, die ihren Lastkraftwagen als Fahrgäste an Bord des Schiffes begleiten.

(890) Die Kommission stellt ferner fest, dass alle Hafenbehörden diese Unterscheidung einheitlich handhaben (Erwägungsgrund 197).

(891) Die Kommission stellt jedoch fest, dass Corsica Ferries in seiner Antwort auf die Betreiberkonsultation diese Unterscheidung als „künstlich" kritisierte (Erwägungsgrund 236). Corsica Ferries vertrat insbesondere die Auffassung, dass sich die Unterscheidung nicht nach dem Angebot der Unternehmen richtete, sondern nach der Größe, der Organisation und den jeweiligen Präferenzen der einzelnen Transporteure. Demgegenüber ist festzuhalten, dass die französischen Behörden das Bestehen einer solchen Unterscheidung gerade auf der Grundlage der von Corsica Ferries vorgelegten Informationen nachgewiesen haben (Erwägungsgrund 889).

(892) Somit konnten die französischen Behörden eine solche Unterscheidung vornehmen, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen.

(893) In seiner Stellungnahme (Erwägungsgründe 393 und 447 bis 450) führt Corsica Ferries aus, dass eine weitere Unterscheidung zwischen begleiteter und unbegleiteter Fracht mit Zugmaschine vorgenommen werden müsse. Das Fehlen einer solchen Unterscheidung würde die Schätzung der Zahl der Fahrer, die im Seeverkehr nach Korsika fahren, irreparabel verfälschen. Corsica Ferries verweist für seine Behauptungen auf die BRG-1-Studie.

(894) Die Kommission stellt jedoch fest, dass die BRG-1-Studie keine konkreten Daten über die Existenz einer solchen Unterscheidung enthält. Insbesondere gibt sie an keiner Stelle die Methode an, nach der die französischen Behörden zwischen begleiteter und unbegleiteter Fracht mit Zugmaschine unterscheiden müssten. Die BRG-1-Studie enthält auch keine Zahlen zu den geschätzten jeweiligen Mengen begleiteter und unbegleiteter Fracht mit Zugmaschine. Die BRG-1-Studie erwähnt auch keine andere Studie oder Untersuchung, in der von der Existenz einer solchen Unterscheidung die Rede wäre. Auch aus der Stellungnahme der Wettbewerbsbehörde geht z. B. hervor, dass nur zwischen Fracht mit und ohne Zugmaschine unterschieden wird ([263]).

(895) Daher erweisen sich die Schlussfolgerungen der BRG-1-Studie mangels konkreter Beweise als ungeeignet, einen offensichtlichen Beurteilungsfehler der französischen Behörden zu begründen. Die Kommission ist ferner der Auffassung, dass Corsica Ferries sowohl während der Nutzerkonsultation (mittels eines Freitextbeitrags) als auch während der Betreiberkonsultation konkrete Nachweise hätte vorlegen können, um den französischen Behörden diesen möglichen Unterschied zwischen begleiteter und unbegleiteter Fracht mit Zugmaschine zu erläutern, was sie jedoch nicht getan hat (Erwägungsgrund 236).

b) Zur geografischen Substituierbarkeit der Festlandhäfen bezüglich des Seetransports von Fracht ohne Zugmaschine

(896) In Bezug auf Fracht ohne Zugmaschine stellten die französischen Behörden fest, dass eine Nachfrage ausschließlich nach dem Hafen Marseille bestand.

(897) Die Kommission stellt fest, dass diese Schlussfolgerung insbesondere auf vier Elementen beruht: i) nur der Hafen Marseille verfügt über ausreichende Ausrüstung und Umschlagbereiche, um Fracht ohne Zugmaschine aufnehmen zu können. Die einzige Alternative, Toulon-Brégaillon, hat eine viel zu begrenzte Infrastruktur, um den gesamten oder auch nur einen nicht unerheblichen Teil dieses Verkehrs aufnehmen zu können; ii) die Nutzerkonsultation zeigt eindeutig, dass keine Substituierbarkeit zwischen dem Hafen Marseille und den anderen Festlandhäfen besteht; iii) die Hafenbehörden auf dem Festland sind der Auffassung, dass der Hafen Marseille der einzige Hafen ist, der diesen Verkehr in großem Umfang abwickeln kann; iv) eine Verlagerung von Fracht ohne Zugmaschine vom Hafen Marseille auf andere Festlandhäfen würde zu erheblichen zusätzlichen Kosten und logistischen Beschränkungen führen, die den Fluss von Fracht ohne Zugmaschine beeinträchtigen würden (Erwägungsgründe 210 bis 214).

(898) Die Kommission ist der Auffassung, dass all diesen Erwägungen zufolge für den Seetransport von Fracht ohne Zugmaschine keine geografische Substituierbarkeit zwischen dem Hafen Marseille und den Häfen Toulon und Nizza besteht.

([263]) Stellungnahme der Wettbewerbsbehörde, auf die in Erwägungsgrund 20 Bezug genommen wird, Rn. 295.

(899) Aus den von den Hafenbehörden vorgelegten Informationen geht hervor, dass der Hafen Marseille über sehr große Kapazitäten für den Transport zu jedem der korsischen Häfen verfügt (Erwägungsgrund 199). Zwar kann das Terminal Toulon-Brégaillon solchen Verkehr ebenfalls aufnehmen, doch ist festzustellen, dass seine Kapazität begrenzter ist, da es nur über einen Liegeplatz verfügt. Die Kommission nimmt ferner die Erklärungen der Hafenbehörde von Toulon zur Kenntnis, wonach sich das Einzugsgebiet dieses Hafens nur auf das unmittelbare Hinterland erstreckt (Erwägungsgrund 198). Die Nutzerkonsultation zeigt auch, dass die Häfen Marseille und Toulon in keiner Weise substituierbar sind (Erwägungsgrund 190). Schließlich weist die Kommission auf die besondere Organisation der Logistikkette für Fracht ohne Zugmaschine hin, bei der Transporteure regelmäßige Hin- und Rückfahrten zwischen dem Hafen und ihren Logistikstandorten, von denen die meisten nördlich und westlich von Marseille liegen, am selben Tag durchführen (Erwägungsgrund 206). Ein Wechsel nach Toulon würde zweifellos zu erheblichen Mehrkosten führen, die die Transporteure höchstwahrscheinlich auf die Endverbraucher auf Korsika abwälzen würden. Dies würde die wirtschaftlichen Schwierigkeiten vermehren, mit denen die Wirtschaftsbeteiligten und die Verbraucher auf Korsika aufgrund der Insellage ohnehin konfrontiert sind (Erwägungsgründe 20 bis 23).

(900) Die Kommission stellt fest, dass dieser Punkt von keinem der Beteiligten bestritten wird.

(901) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die französischen Behörden keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen haben, als sie feststellten, dass eine ausschließliche Nachfrage nach Seetransport von Fracht ohne Zugmaschine zwischen jedem der korsischen Häfen und dem Hafen Marseille bestand.

c) Zur geografischen Substituierbarkeit der Festlandhäfen im Zusammenhang mit dem Seetransport von Fracht mit Zugmaschine

(902) In Bezug auf Fracht mit Zugmaschine stellten die französischen Behörden fest, dass eine teilweise Substituierbarkeit zwischen dem Hafen Toulon und dem Hafen Marseille besteht. Sie sind der Ansicht, dass einige Nutzer von Fracht mit Zugmaschine keine Alternative zum Hafen Marseille sehen. Die französischen Behörden begründen diese Schlussfolgerung mit folgenden Ausgangspunkten:

(903) *Erstens* ergab die Hafenkonsultation, dass in den Häfen Toulon und Nizza Kapazitätsengpässe bestehen (Erwägungsgrund 217). Die Kommission stellt hierzu fest, dass die drei Festlandhäfen zwar Fracht mit Zugmaschine aufnehmen können, die Hafenbehörden in Toulon und Nizza jedoch Vorbehalte hinsichtlich ihrer Kapazität geäußert haben (Erwägungsgrund 199). Var CCI weist daher darauf hin, dass Toulon-Port de Commerce das einzige Terminal im Hafen Toulon ist, das Fracht mit Zugmaschine aufnehmen kann ([264]) und dass dieses Terminal bereits ganzjährig überlastet sei (im Durchschnitt knapp 80 %), insbesondere im Sommer (auf etwa 10 Anhänger pro Tag begrenzt). Der Hafen Nizza wiederum erklärt, dass Fracht mit Zugmaschine zwar ohne Einschränkungen aufgenommen werden könne, der Personenverkehr jedoch nach wie vor oberste Priorität habe.

(904) Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass das Vorbringen von Corsica Ferries bezüglich des Nichtbestehens einer Überlastung des Hafens Toulon (Erwägungsgrund 437) angesichts der Erklärungen, die Var CCI während der Hafenkonsultation gegenüber den französischen Behörden abgegeben hat, unbegründet ist. Es ist den französischen Behörden nicht vorzuwerfen, dass sie sich bei der Analyse des Grades der Substituierbarkeit zwischen den Häfen Toulon und Marseille auf diese Informationen gestützt haben, umso weniger, als die von Var CCI vorgelegten Informationen klar und eindeutig waren.

(905) In Anbetracht dessen war der Umstand, dass der Hafen Toulon im Jahr 2014 mehr als das Doppelte der derzeitigen Fracht mit Zugmaschine aufnehmen konnte, im vorliegenden Fall nicht relevant. Auch der Umstand, dass sich Corsica Ferries diese Informationen von Var CCI bestätigen ließ, ist unerheblich, da dies nicht zeigt, dass die französischen Behörden die Antworten von Var CCI während der Hafenkonsultation falsch ausgelegt hätten.

(906) *Zweitens* stützten sich die französischen Behörden auf die Ergebnisse der Nutzerkonsultation, um das Vorliegen einer teilweisen Substituierbarkeit zu erklären (Erwägungsgrund 218). Diese Ergebnisse zeigen somit, dass die Befragten jeglichen Vergleich zwischen den Häfen Marseille und Toulon bzw. Nizza weitgehend ausschließen (Erwägungsgründe 190 und 191).

([264]) Die Terminals Brégaillon fertigen keine Fahrgäste ab, und das Terminal Seyne-sur-Mer ist Kreuzfahrtschiffen vorbehalten.

(907) Corsica Ferries bestreitet dagegen die Glaubwürdigkeit der bei der telefonischen Konsultation der Güterverkehrsnutzer eingegangenen Antworten, da die Befragten Anteilseigner von Corsica Linea gewesen seien und sich daher in dieser Eigenschaft in einem Interessenkonflikt in Bezug auf die Nutzerkonsultation befunden hätten (Erwägungsgrund 441). Corsica Ferries fügt hinzu, dass es sich bei den gegebenen Antworten um allgemeine und unbegründete Behauptungen einer Stichprobe von Befragten mit zweifelhafter Repräsentativität gehandelt habe (Erwägungsgrund 440).

(908) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die befragten Nutzer die Fragen beantwortet haben, die ihnen im Rahmen der Nutzerkonsultation gestellt wurden. Corsica Ferries bestreitet nicht die Relevanz der im Rahmen der Nutzerkonsultation gestellten Fragen ([265]). Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass, wie Corsica Ferries behauptet, die Befragten „allgemeine und unbegründete Behauptungen" vorgebracht hätten. Darüber hinaus könne die Stichprobe der befragten Nutzer angesichts des von ihnen repräsentierten Frachtvolumens nicht als nicht repräsentativ angesehen werden (Erwägungsgrund 189).

(909) Außerdem kann nach Auffassung der Kommission der Umstand, dass ein Nutzer von Seefrachtverkehr Anteilseigner von Corsica Linea ist, diesen Nutzer nicht schon allein deshalb von einer öffentlichen Konsultation ausschließen, mit der die Bedürfnisse und Präferenzen der Nutzer eines bestimmten Verkehrsdienstes ermittelt werden sollten. Alle Nutzer eines bestimmten Dienstes können als solche an einer solchen öffentlichen Konsultation teilnehmen. Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass auf der Grundlage der von Frankreich vorgelegten Informationen einige Nutzer Anteilseigner von Corsica Linea waren ([266]), andere dagegen nicht ([267]).

(910) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die befragten Nutzer nicht nur die wichtigsten Transporteure waren, sondern auch alle Strecken zwischen Korsika und dem französischen Festland bedienten, einschließlich der Strecken zwischen Toulon/Nizza und den korsischen Häfen, auf denen Corsica Linea nicht tätig ist. Darüber hinaus betraf die öffentliche Konsultation nicht die Nutzung von Frachtverkehrsdienstleistungen, die ausschließlich von Corsica Linea erbracht werden, sondern von allen Seeverkehrsbetreibern, die zwischen Korsika und dem französischen Festland tätig sind. Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass die Bedürfnisse der Nutzer nicht unbedingt mit den Interessen der Seeverkehrsbetreiber zusammenfallen: So wünschte die Mehrheit der befragten Nutzer die Einführung eines Ro-Ro-Verkehrsdienstes, der ihren spezifischen Bedürfnissen besser gerecht würde, während keines der drei zwischen Korsika und dem französischen Festland tätigen Unternehmen einen solchen Dienst plante (Erwägungsgrund 191). Die Kommission stellt fest, dass die Nutzerkonsultation jedenfalls einer der Hinweise ist, die die französischen Behörden zur Begründung der teilweisen Substituierbarkeit der Häfen Toulon und Marseille für den Seefrachtverkehr herangezogen haben.

(911) *Drittens* weisen die französischen Behörden darauf hin, dass die Verlagerung von Fracht mit Zugmaschine vom Hafen Marseille auf die anderen Festlandhäfen erhebliche Mehrkosten für die Nutzer von Fracht mit Zugmaschine mit sich bringen würde, deren Logistikstandorte hauptsächlich westlich von Marseille und im Korridor der Rhône liegen (Erwägungsgrund 219).

(912) Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass die französischen Behörden mehrere Beweise dafür vorgelegt haben, dass sich die Logistikstandorte hauptsächlich westlich von Marseille und im Korridor der Rhône befinden (Erwägungsgrund 213), für die der Hafen Marseille grundsätzlich besser erreichbar ist als die anderen Festlandhäfen. Die von Corsica Linea (Erwägungsgrund 544) und La Méridionale (Erwägungsgründe 593 bis 595) vorgelegten Analysen sowie die Beschwerde von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 433) bestätigen dies ebenfalls. Daraus folgt, dass das Vorbringen von Corsica Ferries, die französischen Behörden hätten keine Beweise zur Stützung ihrer Behauptung vorgelegt (Erwägungsgrund 442), unbegründet ist.

(913) Die Kommission stellt ferner fest, dass die französischen Behörden konkrete Beweise für die geschätzten Mehrkosten vorgelegt haben, die durch einen umfangreicheren Wechsel von Transporteuren vom Hafen Marseille auf den Hafen Toulon entstehen würden. Diese Zahl wurde insbesondere auf der Grundlage von Daten ermittelt, die vom nationalen Straßenverkehrsausschuss veröffentlicht wurden. Die Beteiligten legten zudem ähnliche Daten vor, die alle solch zusätzliche Kosten belegten, auch wenn die Schätzungen zwischen 5 % der gesamten Produktionskosten nach Angaben von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 443) und 11 % nach Angaben von Corsica Linea (Erwägungsgrund 544) schwanken. La Méridionale ist der Ansicht, dass es für die überwiegende Mehrheit der Transporteure mit einem Sitz näher an Marseille als an Toulon wirtschaftlich nicht sinnvoll wäre, zum Hafen Toulon zu wechseln, und bestätigte auch die damit verbundenen zusätzlichen Straßentransportkosten (Erwägungsgründe 595 und 596).

([265]) Die Kritik von Corsica Ferries bezieht sich auf das Fehlen von Fragebogen für die Strecken ab Toulon und Nizza.
([266]) ….
([267]) Zum Beispiel ….

(914) Corsica Ferries räumt zwar die zusätzlichen Straßentransportkosten ein, macht aber geltend, dass diese Mehrkosten durch den niedrigeren Seetransporttarif, den Corsica Ferries im Hafen Toulon im Vergleich zu dem von ihren Wettbewerbern im Hafen Marseille angewandten Tarif verlangt, ausgeglichen würden (Erwägungsgrund 443).

(915) Die Kommission stellt fest, dass in der BRG-2-Studie der durchschnittliche Frachttarif für Toulon aus dem Jahr 2023 (32,40 EUR pro Lfm.) zugrunde gelegt wird, während der Frachttarif für Marseille 42,50 EUR pro Lfm. beträgt, was dem Höchsttarif entspricht, der im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 berechnet werden kann (Erwägungsgrund 62). Eine solche Analyse erweist sich jedoch aus mehreren Gründen als unrichtig. Erstens beruht die Studie auf Daten aus dem Jahr 2023, die also nach der Vergabe von Gemeinwohlaufträgen liegen. Zweitens stützt sich die Studie auf mangelhafte Parameter: Sie vergleicht den von Corsica Ferries im Hafen Toulon tatsächlich angewandten Markttarif einerseits mit dem im Hafen Marseille im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 geltenden Höchsttarif. Dieser Vergleich könnte nur schlüssig sein, wenn sich die Analyse für beide Häfen auf die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 geltenden Höchsttarife für den Seeverkehr stützte, da die Seeverkehrsbetreiber diese Obergrenze in dem hypothetischen Szenario, in dem es die Gemeinwohlaufträge nicht gäbe, erreichen könnten. Schließlich ist, wie die französischen Behörden feststellen (Erwägungsgrund 650), der in der BRG-2-Studie für Toulon zugrunde gelegte Seetransporttarif der Tarif ohne Steuern und Umschlagskosten und nicht der von den Nutzern tatsächlich bezahlte Tarif.

(916) Auf der Grundlage der von Frankreich und allen Beteiligten vorgelegten Daten kommt die Kommission daher zu dem Schluss, dass der Wechsel von Nutzern von Fracht mit Zugmaschine, deren Logistikstandorte überwiegend in der Nähe des Hafens Marseille oder des Korridors der Rhône liegen, zum Hafen Toulon zu zusätzlichen Straßentransportkosten für diese Nutzer führen würde. Es wurde nicht gezeigt, dass diese zusätzlichen Kosten eindeutig durch einen niedrigeren Seetransporttarif in Toulon ausgeglichen werden könnten. Die französischen Behörden konnten daher zu dem Ergebnis kommen, dass dieser Faktor geeignet war, den Grad der Substituierbarkeit zwischen den Häfen Marseille und Toulon zu begrenzen.

(917) Die Kommission stellt ferner fest, dass aus den Antworten der Häfen Toulon und Nizza hervorgeht, dass sich ihr Einzugsgebiet auf ihr lokales Hinterland beschränkt, während der Hafen Marseille einen landesweiten Kundenstamm hat, was im Einklang mit den Schlussfolgerungen der französischen Behörden steht (Erwägungsgründe 197, 198 und 219). La Méridionale legt hierzu zusätzliche Informationen vor (Erwägungsgrund 593), die mit den Schlussfolgerungen der französischen Behörden übereinstimmen. Die diesbezügliche Stellungnahme von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 442) ist daher zurückzuweisen.

(918) Schließlich weist die Kommission in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es im Interesse der Endverbraucher auf Korsika (Geschäfte, Privatpersonen, Unternehmen usw.) liegt, die von Frachtverkehrsdienstleistungen (Warentransport für Unternehmen usw.) abhängig sind und von ihnen profitieren, die Kosten der Insellage zu begrenzen, die in den verschiedenen Studien und Statistiken über die Lebenshaltungskosten auf Korsika deutlich zum Ausdruck kommen (Erwägungsgründe 20 bis 23). Es ist weiterhin darauf hinzuweisen, dass Korsika viel mehr Waren einführt, als es ausführt, was seine Abhängigkeit vom Festland zeigt (Erwägungsgrund 19). Infolgedessen könnte ein Anstieg der Preise für Waren, die nach Korsika eingeführt werden, die Wirtschaft und die Einwohner der Insel zusätzlich beeinträchtigen. Höhere Straßentransportkosten könnten sich daher noch zusätzlich auf den Preis der Waren für die Endverbraucher auf Korsika auswirken.

(919) *Schließlich* vertraten die französischen Behörden die Auffassung, dass Phasen anhaltender Preisschocks, die den Hafen Marseille betrafen, nicht zu einer erheblichen Verlagerung von Verkehr vom Hafen Marseille auf die Häfen Toulon und Nizza führten (Erwägungsgrund 220). Dieser Punkt spricht tendenziell für die fehlende Substituierbarkeit zwischen den beiden Häfen und wird von den Beteiligten nicht bestritten.

(920) Aus alledem ergibt sich somit, dass die französischen Behörden keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen haben, als sie davon ausgingen, dass die Häfen Toulon und Marseille aus der Sicht der Nutzer teilweise substituierbar sind und dass daher eine spezifische Nachfrage seitens der Nutzer von Fracht mit Zugmaschine für den Hafen Marseille besteht.

(921) Die Ausführungen von Corsica Ferries in den Erwägungsgründen 433 und 434 stehen dieser Schlussfolgerung nicht entgegen. Corsica Ferries zeigt zu keinem Zeitpunkt auf, inwiefern die Situation des Fahrers einer Fracht mit Zugmaschine mit der eines mit seinem Auto reisenden Fahrgasts identisch wäre. Außerdem stellt die Tatsache, dass Corsica Ferries genauso viele Fahrer ab dem Hafen Marseille wie ab dem Hafen Toulon befördert, nicht die von Frankreich anerkannte teilweise Substituierbarkeit der beiden Häfen für den Transport von Fracht mit Zugmaschine in Frage. Frankreich bestreitet nicht, dass die Häfen Toulon und Marseille jeweils die Hälfte der Fracht mit Zugmaschine nach Korsika abwickeln: Es macht lediglich geltend, dass die Nutzer von Fracht mit Zugmaschine die Häfen bevorzugen, die ihren Logistikstandorten am nächsten gelegen sind, sodass einige der Nutzer, deren Logistikstandorte in der Nähe des Hafens Marseille liegen, keine Alternative zu diesem Hafen in Betracht ziehen.

d) Zur geografischen Substituierbarkeit der korsischen Häfen beim Seetransport von Fracht mit und ohne Zugmaschine

(922) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden in Bezug auf die Wahl des korsischen Abfahrts-/Ankunftshafens für die Nutzer von Transportdiensten für Fracht mit und ohne Zugmaschine keine spezifische Analyse der geografischen Substituierbarkeit der korsischen Häfen aus der Sicht der Nutzer vorgenommen haben.

(923) Auf der Grundlage der von den französischen Behörden während des förmlichen Prüfverfahrens übermittelten Informationen, die ihnen zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahmen zur Verfügung standen, stellt die Kommission jedoch fest, dass diese Unterlassung im vorliegenden Fall nicht geeignet war, die von den französischen Behörden vorgenommene Prüfung des Vorliegens eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen zu beeinträchtigen.

(924) *Erstens* nimmt die Kommission die Entfernungen und Fahrten zwischen den einzelnen korsischen Häfen zur Kenntnis, die eine geografische Substituierbarkeit grundsätzlich eher ausschließen. Sie verweist hierzu auf die Erwägungsgründe 36, 774, 785 und 856.

(925) *Zweitens* nimmt die Kommission auch die erhebliche allgemeine Überlastung der Häfen Korsikas wie von Corsica CCI mitgeteilt zur Kenntnis (Erwägungsgrund 201). Corsica CCI weist insbesondere auf die Situation in den Häfen Bastia, Ajaccio und Porto-Vecchio hin, wo die Kapazitätsgrenzen praktisch erreicht sind oder bereits eine starke Überlastung besteht. Diese Erschwernisse führen dazu, dass mehr Güter am Kai liegen bleiben, dass der Lkw-Verkehr beeinträchtigt wird und dass es zum Schaden der Nutzer des Güterseeverkehrsdienstes zu Lieferverzögerungen kommt (Erwägungsgrund 208). Frankreich kann daher zu Recht geltend machen, dass diese Beschränkungen geeignet sind, die Verlagerung des Verkehrs auf einen der anderen Häfen, insbesondere auf die Häfen Bastia, Ajaccio und Porto-Vecchio, zu erschweren und es sowohl aus der Sicht der Nutzer des Dienstes als auch aus der Sicht der Behörden erforderlich machen, den Seefrachtverkehr auf die verschiedenen korsischen Häfen zu verteilen.

(926) *Drittens* stellt die Kommission fest, dass die großen Entfernungen, die Verkehrsbedingungen und die Besonderheiten der Straßeninfrastruktur auf Korsika (Erwägungsgründe 16 bis 19) auch zusätzliche Straßentransportkosten für die Nutzer von Seefrachtverkehr mit sich bringen, was wiederum zu höheren Einfuhrkosten für Privatpersonen und Berufstätige auf Korsika führen kann. Die Kommission stellt ferner fest, dass es im Interesse der Nutzer und der Einwohner der Insel liegt, den schweren Güterverkehr auf Korsika zu begrenzen, insbesondere aufgrund des hohen Unfallrisikos und der Kosten, die die Insellage mit sich bringt.

(927) Aus all diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass es nicht offensichtlich falsch war, davon auszugehen, dass die korsischen Häfen aus der Sicht der Nutzer von Seefrachtverkehr nicht substituierbar sind. Dieser Punkt wird von keinem der Beteiligten bestritten.

7.3.2.1.3.1.2. Quantitative Nachfrage

(928) Was *erstens* die Quantifizierung der teilweisen Substituierbarkeit der Häfen Toulon und Marseille für Fracht mit Zugmaschine betrifft, erinnert die Kommission daran, dass sie in ihrem Einleitungsbeschluss Zweifel an den Quellen geäußert hatte, die von den französischen Behörden für ihre Einschätzung herangezogen wurden, dass die Nutzer, deren Volumina 80 % der historischen Nachfrage nach Fracht mit Zugmaschine zwischen dem Hafen Marseille und den korsischen Häfen ausmachten, den Hafen Toulon nicht als substituierbar für den Hafen Marseille ansähen. Sie forderte Frankreich und die Beteiligten auf, hierzu Stellung zu nehmen.

(929) In ihrer Stellungnahme legten die französischen Behörden drei Analysen vor, die ihre ursprüngliche Schätzung des Grades der Substituierbarkeit zwischen den Häfen Marseille und Toulon unter dem Gesichtspunkt der Nachfrage bestätigen sollte (Erwägungsgründe 337 bis 346). Alle Beteiligten, die Stellungnahmen übermittelten, antworteten ebenfalls auf diesen Punkt (Erwägungsgründe 444, 445, 543, 591 bis 596).

— Die erste Analyse der französischen Behörden stützte sich auf Daten über den Standort der Hauptsitze, der Lager und der Logistikstandorte der Transporteure. Frankreich zufolge rechtfertigt die unmittelbare Nähe des Hafens Marseille die Bevorzugung des Hafens Marseille durch die Transporteure. 80 % der gesamten Fracht mit Zugmaschine zwischen Marseille und Korsika zwischen 2018 und 2021 entfielen auf Transporteure mit Sitz in der Nähe von Marseille. Nach Ansicht Frankreichs zeigt dies, dass die Substituierbarkeit zwischen den beiden Häfen auf etwa 20 % begrenzt ist

— Die zweite Analyse bestand darin, die Lage der Logistikstandorte einer großen Zahl von Kunden von Corsica Linea und La Méridionale zu ermitteln. Aus dieser Analyse ergibt sich, dass 83 % des von Corsica Linea beförderten Volumens an Fracht mit Zugmaschine und 88 % des von La Méridionale beförderten Volumens an Fracht mit Zugmaschine einem Logistikstandort in der Nähe des Hafens Marseille zuzuordnen sind. Diese Analyse bestätigt daher die Ergebnisse der ersten Analyse

— Die dritte Analyse enthielt detaillierte Daten zu einer großen Zahl von Transporteuren, die die beiden Häfen in der Vergangenheit für Fracht mit Zugmaschine auf dem Seeweg genutzt hatten, wobei für jeden Transporteur die Entfernung zwischen dem Logistikstandort und den Häfen Marseille und Toulon sowie der Anteil der Fracht mit Zugmaschine (in Lfm.), der 2017-2019 und 2021 über Marseille und/oder Toulon abgewickelt wurde, angegeben wurde.

(930) Die Kommission stellt fest, dass sich die ersten beiden Analysen ausschließlich auf den historischen Frachtverkehr mit Zugmaschine zwischen Marseille und Korsika konzentrieren. Sie untersuchen lediglich den Ursprung der Fracht mit Zugmaschine im Hafen Marseille, belegen jedoch nicht den Schluss, dass ein Transporteur, dessen Stützpunkt dem Hafen Marseille am nächsten liegt, nur den Hafen Marseille und nicht den Hafen Toulon nutzen würde. Diese Analysen gehen davon aus, dass die Transporteure notwendigerweise den Hafen Marseille nutzen, wenn sich ihr Hauptsitz, ihre Lager oder ihre Logistikstandorte in der Nähe von Marseille befinden, ohne dass die tatsächliche Nutzung der Häfen untersucht würde, während dies gerade die Annahme ist, für die die französischen Behörden den Nachweis erbringen müssten. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass diese beiden Analysen nicht den angeblichen Grad einer „Nicht-Substituierbarkeit“ von 80 % zwischen Marseille und Toulon für Fracht mit Zugmaschine belegen.

(931) Dagegen kann die dritte Analyse, die die tatsächliche Nutzung der beiden Häfen durch die Transporteure aufzeigt, berücksichtigt werden. Die Kommission ist der Auffassung, dass die in dieser Analyse vorgelegten Daten hinreichend repräsentativ sind, da sie etwa 65 % des Volumens an Fracht mit Zugmaschine zwischen Korsika und den Häfen Marseille und Toulon in den Jahren 2017-2019 und 2021 erfassen (Erwägungsgrund 341).

(932) Auf der Grundlage dieser Analyse stellt die Kommission fest, dass die meisten Transporteure, wie in Erwägungsgrund 344 dargelegt, tatsächlich nur den Hafen nutzen, der ihrem Logistikstandort am nächsten ist. Aus dieser Analyse geht insbesondere hervor, dass rund 79 % des historischen Frachtverkehrs mit Zugmaschine (in Lfm.) mit Ursprung in einem Logistikstandort in der Nähe von Marseille ausschließlich über den Hafen Marseille abgewickelt wurden bzw. dass dies geschehen wäre, wenn es keine Kapazitätsengpässe gegeben hätte. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Annahme der französischen Behörden bei der Bewertung der Nachfrage nach Fracht mit Zugmaschine, wonach 80 % der historischen Nachfrage spezifisch auf Marseille entfallen und Toulon nicht als substituierbar angesehen wird, nicht offensichtlich falsch zu sein scheint.

(933) Das Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 444), dass der von den französischen Behörden verwendete Ansatz für die Substituierbarkeit von Fracht mit Zugmaschine nicht auf objektiven und überprüfbaren Daten beruhe, ist daher zurückzuweisen. In jedem Fall wird das Vorbringen durch keine relevante quantitative Analyse untermauert. Außerdem sind weder die Kommission noch die französischen Behörden an die früheren Schlussfolgerungen der CdC zur Substituierbarkeit dieser Häfen für Fracht mit Zugmaschine gebunden, wie dies Corsica Ferries vorbringt (Erwägungsgrund 445), wenn die französischen Behörden anhand objektiver und nachprüfbarer Daten nachweisen können, dass die Annahmen, die der Bewertung der öffentlichen Gemeinwohlaufträge zugrunde liegen, gerechtfertigt sind, was hier der Fall ist.

(934) Was *zweitens* die Beurteilung der Nachfrage nach Fracht mit und ohne Zugmaschine angeht, stellt die Kommission zunächst fest, dass die Verwendung historischer Daten als Grundlage für die Schätzung der erwarteten Nachfrage nach Seefrachtverkehr zwischen Marseille und Korsika ein sinnvoller Ansatz ist (Erwägungsgrund 223 und 228). Die französischen Behörden stützten sich daher auf historische Daten aus einem Zeitraum von zehn Jahren (2010-2019), um die künftigen Nachfragetrends bis 2030 zu schätzen.

(935) Die von den französischen Behörden gewählten Parameter sind somit nicht mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet.

(936) Was *drittens* die Beurteilung der Fahrernachfrage im Zusammenhang mit Fracht mit Zugmaschine betrifft, stellt die Kommission fest, dass Frankreich die Fahrernachfrage als proportional zum Volumen der beförderten Güter angesehen hat. Frankreich berechnete die künftige Nachfrage zwischen 2023 und 2030 auf der Grundlage des Verhältnisses von Fahrern zu beförderten Lfm. zwischen 2018 und 2021 (Erwägungsgrund 230).

(937) Entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgründe 446 bis 454) ist ein solcher Ansatz, der auf konkreten, historischen und objektiven Daten beruht, nicht mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet.

(938) Erstens waren die französischen Behörden aus den in den Erwägungsgründen 894 und 895 genannten Gründen nicht verpflichtet, zwischen begleiteter und unbegleiteter Fracht mit Zugmaschine zu differenzieren.

(939) Zweitens zogen die französischen Behörden für die Schätzung der Nachfrage zwischen 2023 und 2030 nicht das für 2030 erwartete Verhältnis von Fahrern/beförderte Lfm. heran, sondern stützten sich auf das für den Zeitraum zwischen 2018 und 2021 berechnete durchschnittliche historische Verhältnis von Fahrern/durchschnittliche Lfm. und auf die künftige Nachfrage nach Fracht mit Zugmaschine, um die Zahl der Fahrer pro Jahr zwischen 2023 und 2030 zu beurteilen.

(940) Drittens haben die französischen Behörden kein falsches Verhältnis angewandt, sondern lediglich ein auf zwei Dezimalstellen gerundetes Verhältnis, während Corsica Ferries das Verhältnis auf drei Dezimalstellen genau angab. Frankreich kann aber nicht allein deshalb ein offensichtlicher Beurteilungsfehler vorgeworfen werden, weil es das fragliche Verhältnis gerundet hat. Jedenfalls ist die daraus resultierende Überschätzung der Nachfrage (11 % auf der Strecke Marseille-Ajaccio und 7 % auf der Strecke Marseille-Bastia) kein Merkmal eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers.

(941) Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Zuwachsrate von 2,3 %, die von den französischen Behörden zur Schätzung der Nachfrage nach Fracht mit Zugmaschine ab 2019 und für den Zeitraum 2023-2030 angenommen wurde, das Ergebnis der durchschnittlichen Veränderung der Zunahme des Güterverkehrs zwischen 2010 und 2019 auf allen fünf Strecken zwischen Marseille und den korsischen Häfen. Während die französischen Behörden die Zunahme des historischen Verkehrsaufkommens für jede Strecke berechnen konnten, ist auch darauf hinzuweisen, dass dies nur eine Methode von mehreren war. Corsica Ferries erklärt nicht, warum die von den französischen Behörden angewandte Methode nicht offensichtlich geeignet gewesen sein sollte, die künftige Nachfrage auf den einzelnen Seestrecken zu berechnen. Es wird auch nicht erklärt, wie eine alternative Methode zu einem anderen Ergebnis hätte führen können.

(942) Corsica Ferries kann auch nicht behaupten, dass die Wachstumsrate von 2,3 % nicht auf aktuellen objektiven Daten beruhe, noch stichhaltig vorbringen, dass die historischen Daten zwischen 2018 und 2023 im Gegenteil einen Rückgang des Verkehrsaufkommens erkennen ließen. Erstens ist diese Quote von 2,3 % das Ergebnis des durchschnittlichen jährlichen Anstiegs des Güterverkehrs zwischen 2010 und 2019, d. h. vor der COVID-19-Pandemie (2020-2021) und dem Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine (2022). Die von den französischen Behörden verwendeten Daten beziehen sich somit auf den letzten Zeitraum, in dem der Seeverkehrsmarkt zwischen Korsika und dem Festland normal funktionierte. Darüber hinaus steht dieses Argument im Widerspruch zu einer anderen Feststellung von Corsica Ferries, wonach die französischen Behörden die Güterverkehrsdaten seit 2014, also vor dem Markteintritt von Corsica Linea, hätten analysieren müssen (Erwägungsgrund 394). Corsica Ferries widerspricht auch seinen eigenen im Rahmen der Betreiberkonsultation vorgelegten Antworten, aus denen hervorgeht, dass es bereit war, im Zeitraum 2023-2030 deutlich höhere Kapazitäten anzubieten als zwischen 2016 und 2019 und auch mehr als die Gesamtnachfrage nach Fracht im Jahr 2019, woraus hervorgeht, dass Corsica Ferries für die kommenden Jahre einen Anstieg des Verkehrsaufkommens prognostizierte ([268]).

([268]) Wie bereits in Tabelle 3 erwähnt, belief sich der Güterverkehr zwischen Korsika und dem Festland auf 2,2 Mio. Lfm. Wie in Tabelle 20 dargelegt, beabsichtigte Corsica Ferries, zwischen 2023 und 2030 (ohne die Maßnahmen) eine Transportkapazität von fast 3,3 Mio. Lfm. auf den Markt zu bringen, was bestätigt, dass das Unternehmen offensichtlich von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens ausging.

7.3.2.1.3.2. Vorliegen eines Marktversagens

7.3.2.1.3.2.1. Ermittlung des Angebots auf dem Markt bei Fehlen eines Gemeinwohlauftrags

(943) Die Kommission verweist in diesem Zusammenhang auf die in den Erwägungsgründen 815 bis 825 dargelegten Argumente, die auch für die Ermittlung des verfügbaren Marktangebots im Verhältnis zur Nachfrage der Nutzer nach Frachtdienstleistungen mit und ohne Zugmaschine gelten.

7.3.2.1.3.2.2. Analyse des Marktversagens

(944) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die französischen Behörden zu dem Schluss gekommen sind, dass zwischen dem Hafen Propriano und dem Hafen Marseille ein völliges Marktversagen vorlag, da Corsica Ferries auf dieser Strecke keine kommerziellen Dienste anbietet.

(945) Die Kommission stellt weiterhin fest, dass die französischen Behörden den von Corsica Ferries angebotenen Dienst zwischen Marseille und den vier anderen korsischen Häfen als „sporadisch" betrachteten, da Corsica Ferries nur drei Hin- und Rückfahrten pro Monat von/nach L'Île-Rousse und Porto-Vecchio (statt der erforderlichen drei wöchentlichen Hin- und Rückfahrten) und zwei wöchentliche Hin- und Rückfahrten nach/von Ajaccio und Bastia anbietet, während mindestens fünf wöchentliche Hin- und Rückfahrten erforderlich seien, um die Nutzernachfrage zu decken.

(946) Die Kommission stellt fest, dass die französischen Behörden bei ihrer Analyse des Marktversagens keinen offensichtlichen Fehler begangen haben, da festgestellt wurde, dass das Marktangebot nicht ausreicht, um die gesamte Nachfrage der Nutzer von Transportdiensten für Fracht mit und ohne Zugmaschine zwischen dem Hafen Marseille und jedem der korsischen Häfen zu decken.

7.3.2.1.3.3. Schlussfolgerung zum Vorliegen eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen für Transportdienste für Fracht mit und ohne Zugmaschine zwischen Marseille und jedem der korsischen Häfen

(947) Aus dem Vorgesagten ergibt sich, dass Frankreich zu Recht einen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen für Transportdienste für Fracht mit und ohne Zugmaschine zwischen Marseille und jedem der korsischen Häfen festgestellt hat, da die von Frankreich ermittelte und quantifizierte Transportnachfrage nicht durch das festgestellte Marktangebot gedeckt werden konnte.

7.3.2.2. Verhältnismäßigkeit der staatlichen Maßnahme

(948) Da die französischen Behörden, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, die Notwendigkeit einer staatlichen Intervention damit begründet haben, dass mehrere tatsächliche Bedürfnisse an einem öffentlichen Seeverkehrsdienst zwischen Korsika und dem französischen Festland bestünden, ist nunmehr zu prüfen, ob diese Intervention im Hinblick auf die für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts wesentlichen Freiheiten verhältnismäßig ist.

7.3.2.2.1. Verhältnismäßigkeit des Rechtsinstruments der Intervention

(949) Die Kommission stellt fest, dass es nach Angaben der französischen Behörden kein anderes Rechtsinstrument als einen Gemeinwohlauftrag gab, um eine Dienstleistung zu gewährleisten, die den von den französischen Behörden festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen decken kann (Erwägungsgründe 249 bis 253). Insbesondere machen die französischen Behörden geltend, dass das Marktversagen bereits durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 gekennzeichnet sei und dass sich eine solche Verpflichtung als unzureichend erweisen würde, um den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zu decken. Sie machen ferner geltend, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die auferlegt werden könnten, im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 ihre Grenzen haben, insbesondere hinsichtlich der Abfahrts- und Ankunftszeiten, die dennoch ein Merkmal der Nachfrage der Fahrgäste (Erwägungsgrund 112) und der Güterverkehrsnutzer (Erwägungsgründe 190 und 191) seien.

(950) Nach Ansicht der Kommission stellen solche Erwägungen keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler dar. Wie die französischen Behörden zu Recht betonen, gibt es bereits eine Gemeinwohlverpflichtung für Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem Festland: Ziel der Betreiberkonsultation war es außerdem, das Angebot zu ermitteln, das der Markt im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 bieten könnte. Dieses Angebot hat sich als unzureichend erwiesen, sodass eine zusätzliche Regelung vorgesehen werden musste, die die Erbringung von Dienstleistungen gewährleistete, die zur Deckung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen ausreichten ([269]).

(951) Daher hatten die französischen Behörden keine andere Wahl, als die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 zu erweitern und tägliche Überfahrten zwischen Marseille und den Häfen Ajaccio und Bastia sowie wöchentliche Überfahrten zu den Häfen L'Île-Rousse und Porto-Vecchio sowie einen wöchentlichen Pflichtdienst nach Propriano vorzusehen. Die Festlegung strengerer Bedingungen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 hätte jedoch, wiewohl die französischen Behörden in diesem Zusammenhang bereits ein Marktversagen festgestellt haben, den Wirtschaftsbeteiligten die Ausübung ihrer Freiheit, Seeverkehrsdienste zwischen Korsika und dem Festland zu erbringen, noch weiter erschwert, da jeder Wirtschaftsbeteiligte, der Dienste zwischen Marseille und den korsischen Häfen erbringen möchte, die erweiterten Anforderungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 hätte erfüllen müssen, um solche Dienste zu erbringen. Die Kommission stellt fest, dass unter diesen Umständen die Vergabe eines Gemeinwohlauftrags im Rahmen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens den freien Dienstleistungsverkehr weniger einschränkt, da sie geeignet ist, die den Betreibern im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 auferlegten Beschränkungen zu begrenzen und Wettbewerb auf dem Markt zu ermöglichen.

(952) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass es im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 auch nicht möglich war, Ausgleichszahlungen vorzusehen, da dieser Ausgleich nicht auf die Strecken zwischen Marseille und Korsika hätte beschränkt werden können, sondern auf alle Strecken zwischen dem Festland und Korsika hätte ausgedehnt werden müssen, um die Diskriminierungsfreiheit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 2019 zu gewährleisten ([270]). Wie die französischen Behörden jedoch betonen (Erwägungsgrund 252), hätte eine solche Option nicht nur eine erhebliche finanzielle Belastung für den Haushalt der öffentlichen Hand bedeutet, da die Haushaltsmittel der Mitgliedstaaten nicht unbegrenzt sind, sondern auch keine Gewähr dafür geboten, dass die zur Deckung des ermittelten Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen erforderlichen Dienste tatsächlich erbracht werden würden ([271]). Die Gemeinwohlverpflichtung erlegt Betreibern, die sich für die Erbringung von Dienstleistungen entscheiden, Verpflichtungen auf, schreibt jedoch nicht die Erbringung der Dienste selbst vor.

(953) Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die Seekabotageverordnung es nicht erlaubt, in einer Gemeinwohlverpflichtung Verpflichtungen in Bezug auf Abfahrts- und Ankunftszeiten festzulegen ([272]), während sich jedoch eine solche Anforderung aus der festgestellten qualitativen Nachfrage ergibt.

(954) Daraus folgt, dass die französischen Behörden auf einen Gemeinwohlauftrag zurückgreifen konnten, um den festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zu decken. Die Beteiligten äußern sich zu diesem Punkt nicht.

7.3.2.2.2. Verhältnismäßigkeit der zur Erfüllung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(955) Da nun die Behörden auf Gemeinwohlaufträge zurückgreifen konnten, ist nunmehr die Verhältnismäßigkeit der in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Deckung des von Frankreich festgestellten Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen zu prüfen.

(956) *Erstens* stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden es für erforderlich hielten, einen Gemeinwohlauftrag für die Beförderung von medizinischen Fahrgästen, Fracht mit Zugmaschine und begleitenden Fahrern (für Nutzer, die keine Alternative zum Hafen Marseille sehen) sowie für Fracht ohne Zugmaschine zwischen dem Hafen Marseille und jedem der korsischen Häfen zu schließen. In Bezug auf die Strecke Marseille-Propriano vertritt Frankreich ferner die Auffassung, dass der Gemeinwohlauftrag auch die Beförderung von Fahrgästen auf dem Seeweg umfassen müsse (Erwägungsgrund 255).

([269]) Vgl. hierzu Urteil vom 20. Februar 2001, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, Rn. 66.
([270]) Ebenda, Rn. 38.
([271]) Ebenda, Rn. 65.
([272]) Siehe Abschnitt 5.3.1 der Mitteilung zu Auslegungsfragen bezüglich der Seekabotageverordnung.

(957) Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass diese Verpflichtungen ausschließlich auf das von den französischen Behörden festgestellte Marktversagen zurückzuführen sind (Abschnitte 3.4.3.2.2 und 3.4.2.2.2). Der Zweck der Gemeinwohlaufträge ist daher ausschließlich auf den festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen beschränkt. Die Beteiligten haben sich nicht zu diesem Punkt geäußert.

(958) *Zweitens* legten die französischen Behörden als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung die Ankunfts- und Abfahrtszeiten fest, die auf jeder Strecke, für die die Gemeinwohlaufträge gelten, einzuhalten sind. Diese Verpflichtungen ergeben sich auch aus der von den französischen Behörden festgestellten Nachfrage sowohl für die Beförderung von Personen (die Nachtüberfahrten bevorzugen) als auch für den Frachttransport (der eine frühzeitige Lieferung auf Korsika und ausreichend lange Aufenthalte während des Tages erfordert, damit Sattelzugmaschinen zwischen dem Hafen und den Logistikstandorten/Lieferstellen hin- und herfahren können). Daher erscheinen die Verpflichtungen hinsichtlich der Abfahrts- und Ankunftszeiten nicht unverhältnismäßig. Die Beteiligten haben sich nicht zu diesem Punkt geäußert.

(959) *Drittens* stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden eine Reihe gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in Bezug auf die im Rahmen der Gemeinwohlaufträge zu gewährleistenden Fahrplanfrequenzen festgelegt haben (Erwägungsgründe 257 bis 261).

(960) Zunächst stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden jährliche Mindestfrequenzen vorgeschrieben haben. Diese Frequenzen sollen einen regelmäßigen und ausreichenden ganzjährigen Verkehr mit Korsika vom/zum Hafen Marseille gewährleisten. Die Konzessionsinhaber sind somit verpflichtet, 365 Hin- und Rückfahren pro Jahr auf den Strecken Marseille-Ajaccio und Marseille-Bastia und 156 Hin- und Rückfahrten auf den anderen drei Strecken durchzuführen.

(961) Die Kommission stellt fest, dass diese Frequenzen dem festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen entsprechen. Aus der Nutzerkonsultation geht hervor, dass die Nutzer des Personen- und Güterverkehrs mit den im Rahmen der Gemeinwohlaufträge für den Zeitraum 2021-2022 geltenden Frequenzen zufrieden waren, die mit denjenigen übereinstimmten, die von den französischen Behörden für die Gemeinwohlaufträge 2023-2030 festgelegt wurden (Erwägungsgrund 69). Die Kommission weist ferner grundsätzlich darauf hin, dass die Insellage Korsikas regelmäßige Verbindungen mit dem französischen Festland notwendig macht, insbesondere für medizinische Fahrgäste, die je nach Gesundheitszustand jederzeit solche Dienste benötigen können. Dies gilt ebenso für den Güterverkehr (mit und ohne Zugmaschine), da Berufstätige und Privatpersonen auf Korsika aufgrund der begrenzten Kapazität der Lager auf der Insel häufiger beliefert werden müssen (Erwägungsgrund 22). Die Ergebnisse der Nutzerkonsultation stimmen also mit den sozioökonomischen Gegebenheiten Korsikas überein.

(962) Schließlich stellt die Kommission fest, dass die Fahrplanfrequenzen bei den Häfen Ajaccio und Bastia (die beiden größten Städte Korsikas), für den Personen- und Güterverkehr die wichtigsten Häfen auf Korsika (Abschnitte 2.3.1 und 2.3.2), höher sind. Die Fahrplanfrequenzen bei den drei anderen Häfen, die weniger Verkehrsaufkommen haben, sind niedriger.

(963) Die Verpflichtung, eine bestimmte Anzahl jährlicher Hin- und Rückfahrten durchzuführen, ist in zwei gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen unterteilt: Gewährleistung einer Mindestanzahl fester Hin- und Rückfahrten pro Woche und Gewährleistung flexibler (verschiebbarer) Hin- und Rückfahrten zusätzlich zu festen wöchentlichen Hin- und Rückfahrten, jedoch in den Grenzen der pro Jahr festgelegten Anzahl von Hin- und Rückfahrten. Die Kommission geht davon aus, dass vom OTC beschlossene verschiebbare Hin- und Rückfahrten ein flexibles Instrument zur Anpassung des Angebots an die Nachfrage sind. Stellt das OTC beispielsweise fest, dass die erwartete Nachfrage für eine Hin- und Rückfahrt an einem bestimmten Tag sehr gering ist, so kann es beschließen, die Fahrt auf einen Tag mit höherer Nachfrage zu verschieben, sofern der Wirtschaftsbeteiligte die in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten wöchentlichen Fahrplanfrequenzen einhält. Die Kommission weist diesbezüglich darauf hin, dass der vom OTC geleitete technische Überwachungsausschuss für die Gemeinwohlaufträge (Erwägungsgrund 290) wöchentlich zusammentritt, um u. a. die Verkehrsnachfrage zu prüfen.

(964) Somit haben die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hinsichtlich der einzuhaltenden Mindestfrequenzen den doppelten Zweck, die Regelmäßigkeit der Verkehrsdienste (durch wöchentliche Mindestfrequenzen, die im Rahmen jedes Gemeinwohlauftrags zu gewährleisten sind) und die Optimierung der Seeverkehrsdienste nach Korsika (durch verschiebbare Hin- und Rückfahrten) zu gewährleisten.

(965) Die Kommission stellt fest, dass die einzuhaltenden wöchentlichen Mindest-Fahrplanfrequenzen der Nutzernachfrage entsprechen (Erwägungsgründe 112, 190 und 191). Frankreich hat eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung für tägliche Hin- und Rückfahrten in der Hochsaison auf den Strecken Marseille-Ajaccio und Marseille-Bastia (fast täglich in der Nebensaison) und drei Hin- und Rückfahrten pro Woche auf den anderen drei Strecken auferlegt. Diese Fahrplanfrequenzen werden daher je nach Saison (Neben- oder Hochsaison) und der betreffenden Strecke angepasst (Ajaccio und Bastia mit hohen Frequenzen, während für die anderen drei korsischen Häfen niedrigere Frequenzen gelten).

(966) Aus all diesen Elementen ergibt sich somit, dass die französischen Behörden keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen haben, als sie die für jeden einzelnen Gemeinwohlauftrag erforderlichen Mindestfrequenzen festgelegt haben. Die Beteiligten haben sich nicht zu diesem Punkt geäußert.

(967) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die Gemeinwohlaufträge auf den Strecken Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia und Marseille-L'Île-Rousse zusätzlich zu der Zahl der jährlichen Hin- und Rückfahrten weitere Hin- und Rückfahrten vorsehen. Ziel dieser Hin- und Rückfahrten ist es, außergewöhnliche Nachfragespitzen während des Jahres aufzufangen und Liegezeiten von Schiffen so weit wie möglich zu vermeiden. Die Kommission stellt fest, dass diese zusätzlichen Hin- und Rückfahrten, die nur den Güterverkehr betreffen, die Nachfrage der Güterverkehrsnutzer decken, welche insbesondere Platzmangel für die Verladung von Gütern auf Schiffe im Hafen Marseille beklagen (Erwägungsgründe 190 und 191), was durch historische Verkehrsdaten bestätigt wird. Die Kommission stellt ferner fest, dass die korsische Hafenbehörde über das zunehmende Problem berichtet hat, dass Auflieger auf dem Kai in den korsischen Häfen stehen bleiben, und dass die korsische Hafenbehörde die Behörden aufgefordert hat, zusätzliche Hin- und Rückfahrten anzubieten, um den Verkehr zu streuen (Erwägungsgrund 201). Die Kommission stellt ferner fest, dass die Zahl der zusätzlichen Hin- und Rückfahrten pro Jahr relativ begrenzt ist und dass diese Hin- und Rückfahrten optional sind und nach freiem Ermessen des OTC aktiviert werden, sofern vorab festgelegte Bedingungen erfüllt sind (Erwägungsgrund 287) und diese Fahrten vom technischen Überwachungsausschuss für Gemeinwohlaufträge überprüft werden (Erwägungsgrund 290). Diese zusätzlichen Hin- und Rückfahrten sind für die drei oben genannten Strecken vorgesehen, da auf ihnen solche Verkehrsspitzen am wahrscheinlichsten zu verzeichnen sind.

(968) In Bezug auf diese Faktoren ist die Kommission der Auffassung, dass die Einführung zusätzlicher Hin- und Rückfahrten — die unter Bedingungen geplant und geregelt werden, die durch die Gemeinwohlaufträge für die Strecken Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia und Marseille-L'Île-Rousse vorab festgelegt sind — dem Bedarf der Nutzer und der Anbieter von Seeverkehrsdienstleistungen entspricht. Daraus ergibt sich, dass Frankreich bei der Einführung solcher gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat.

(969) Die Stellungnahme von Corsica Ferries zu diesem Punkt hat keine Auswirkungen auf diese Schlussfolgerung. Entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 470) verbietet es die Seekabotageverordnung Frankreich nämlich nicht, zu den in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten Bedingungen verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten einzuführen. Zunächst einmal ist die Umdisponierung von Hin- und Rückfahrten Teil der den Betreibern auferlegten jährlichen Häufigkeitsverpflichtungen, die schließlich auf eine durch das Marktangebot nicht gedeckte Nutzernachfrage zurückzuführen ist. Zusätzliche Hin- und Rückfahrten entsprechen einer Nachfrage von Nutzern und Dienstleistungserbringern und werden organisiert, um auf ordnungsgemäß erfasste außergewöhnliche Verkehrsspitzen zu reagieren. Darüber hinaus werden verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten unter vorab festgelegten Bedingungen festgelegt. Diese Hin- und Rückfahrten werden insbesondere dann aktiviert, wenn ein außergewöhnlicher Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen (zusätzliche Hin- und Rückfahrten) oder gerade ein mangelnder Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen (verschiebbare Hin- und Rückfahrten) besteht. Sie werden daher als Instrument zur Anpassung an einen sich ändernden Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen während der acht Jahre laufenden Gemeinwohlaufträge betrachtet. Daher kann keine Rede davon sein, dass diese Hin- und Rückfahrten „ohne Bedingungen oder Begründungen" durchgeführt würden. Darüber hinaus ist die Tatsache, dass in den Gemeinwohlaufträgen die Tage nicht festgelegt sind, an denen verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten durchzuführen sind, irrelevant, da diese Fahrten per definitionem flexibel sind und entsprechend dem festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen aktiviert werden.

(970) Im Übrigen ist auch das Vorbringen von Corsica Ferries, dass diese Hin- und Rückfahrten überflüssig seien, da die vorgeschriebenen wöchentlichen Mindestfrequenzen bereits ausreichten, um den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zu decken, unerheblich (Erwägungsgrund 471). Ein solches Argument lässt nämlich gerade die Nutzernachfrage, historische Verkehrsdaten und den Zweck dieser Hin- und Rückfahrten außer Acht. Ebenso wenig kann dem Argument gefolgt werden, dass die Konzessionsinhaber ohnehin im Voraus verschiebbare Hin- und Rückfahrten planten. Erstens handelt es sich bei verschiebbaren Hin- und Rückfahrten per definitionem um Hin- und Rückfahrten, die zwar vom Konzessionsinhaber (der verpflichtet ist, die Zahl der in den Gemeinwohlaufträge festgelegten jährlichen Hin- und Rückfahrten einzuhalten) im Voraus geplant werden, die aber vom OTC entsprechend einer sich ergebenden Notwendigkeit, den Verkehr zu optimieren, umdisponiert werden können. Zum anderen waren, wie aus den Stellungnahmen von Frankreich, Corsica Linea und La Méridionale hervorgeht, die zusätzlichen Hin- und Rückfahrten zwar von den Konzessionsinhabern indikativ geplant, aber die Entscheidung über ihre Durchführung blieb allein dem OTC vorbehalten.

(971) Schließlich ist festzustellen, dass die Stellungnahme von Corsica Ferries bezüglich einer Nichteinhaltung des von Frankreich festgelegten Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen durch die Konzessionsinhaber (Erwägungsgrund 472) nicht geeignet ist, die Verhältnismäßigkeit dieser Verpflichtungen im Hinblick auf den festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen in Frage zu stellen.

(972) Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass die französischen Behörden keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen haben, als sie die jährlichen und wöchentlichen Häufigkeitsverpflichtungen sowie zusätzliche und verschiebbare Hin- und Rückfahrten festlegten.

(973) *Schließlich* stellt die Kommission fest, dass es die französischen Behörden für notwendig und verhältnismäßig im Hinblick auf den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen hielten, Mindestanforderungen an die Kapazität der Schiffe festzulegen, die für Gemeinwohlaufträge eingesetzt werden (Erwägungsgründe 262 bis 263). Diese Aufträge betreffen sowohl den Güter- als auch den Personenverkehr.

(974) In Bezug auf den Güterverkehr legten die französischen Behörden in jedem Gemeinwohlauftrag eine Mindestbeförderungskapazität fest, die sie auf der Grundlage der für Juli 2030 erwarteten durchschnittlichen Anzahl an Lfm. berechneten. Diese Zahl entspricht dem Monat mit dem höchsten erwarteten Güterverkehr während der Durchführung der Gemeinwohlaufträge (Erwägungsgrund 266). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission, wie in Erwägungsgrund 331 ausgeführt, im Einleitungsbeschluss Zweifel an der Angemessenheit dieser Mindestfrachtkapazität im Verhältnis zum festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen geäußert hat.

(975) Corsica Ferries teilt diese Zweifel. Es argumentiert in seiner Stellungnahme, dass die Mindestfrachtkapazität auf der Grundlage der zwischen 2023 und 2030 geschätzten durchschnittlichen Nachfrage hätte berechnet werden müssen, um den festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zu decken (Erwägungsgrund 469) und nicht auf der Grundlage der für Juli 2030 erwarteten Nachfrage ([273]). Frankreich hält diese Zweifel jedoch ebenso wie Corsica Linea und La Méridionale für unbegründet (Abschnitte 5.2.1.2 und 5.3.1.1.3.1, Erwägungsgründe 347 bis 357, 546 bis 547 und 606 bis 611).

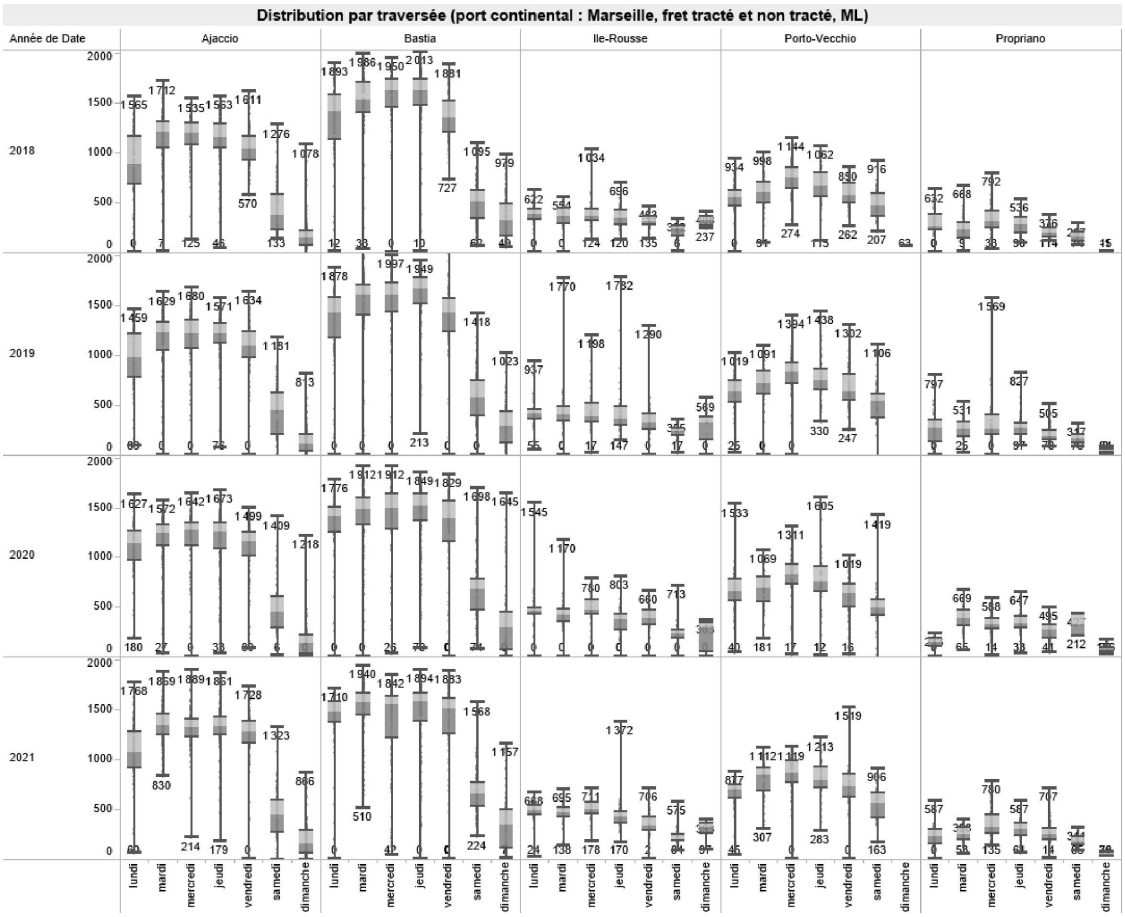
(976) Die Kommission weist zunächst darauf hin, dass aus den von den französischen Behörden vorgelegten Daten hervorgeht, dass die Nachfrage nach Güterverkehr je Überfahrt auf allen Strecken zwischen Marseille und Korsika pro Monat und pro Wochentag sehr unterschiedlich ist (Abbildung 3 und Abbildung 4). So kann beispielsweise auf der Strecke Marseille-Ajaccio in einem bestimmen Monat die Verkehrsnachfrage pro Überfahrt zwischen 20 Lfm. und 1 680 Lfm. liegen (Zahlen für März 2019). Ebenso kann die Verkehrsnachfrage pro Überfahrt in einer bestimmten Woche zwischen 0 Lfm. und 1 680 Lfm. liegen (Zahlen für Mittwoche im Jahr 2019) ([274]).

([273]) Zur Erinnerung: Die für den Zeitraum 2023-2030 erwartete durchschnittliche Nachfrage pro Überfahrt wird berechnet als der jährliche Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen (Tabelle 21) geteilt durch die in den Gemeinwohlaufträgen vorgesehenen jährlichen Hin- und Rückfahrten (Tabelle 23).

([274]) Wie von den französischen Behörden erläutert, spiegelt diese unterschiedliche Nachfrage im Güterverkehr die tatsächliche Nachfrage der Transporteure wider, was bedeutet, dass der Seeverkehr in der Regel zu dem von den Transporteuren gewünschten Zeitpunkt stattfindet, wobei die Seeverkehrsbetreiber nur wenig Spielraum haben, das Datum der von den Nutzern gewünschten Verkehrsdienstleistung zu ändern. Was den Frachtverkehr betrifft, so ist ein großer Teil der für Korsika bestimmten Fracht zur Versorgung der Supermärkte Korsikas, insbesondere mit Frischerzeugnissen, bestimmt. Diese Waren sind verderblich und müssen daher zu einem bestimmten Zeitpunkt geliefert werden. Die Buchung von Raum an Bord erfolgt daher sehr kurzfristig, meist erst am Abfahrtstag, frühestens wenige Tage im Voraus. Bei bestimmten Waren (nicht verderbliche Materialien, überdimensionierte Industriemaschinen, Umzüge) kann die Buchung mehr als eine Woche im Voraus erfolgen, doch ist dieser Fall nach Angaben der französischen Behörden viel seltener.

Abbildung 3

Güterverkehr mit und ohne Zugmaschine auf der Strecke Korsika-Marseille. Verkehrsverteilung nach Wochentag (Lfm.)



Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 27. Juli 2023

Legende:

— *Distribution par traversée (port continental: Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* — Verteilung nach Überfahrt (Festlandhafen: Marseille, Fracht mit und ohne Zugmaschine, Lfm.)

— *Année de Date* — Bezugsjahr

— *Lundi* — Montag

— *Mardi* — Dienstag

— *Mercredi* — Mittwoch

— *Jeudi* — Donnerstag

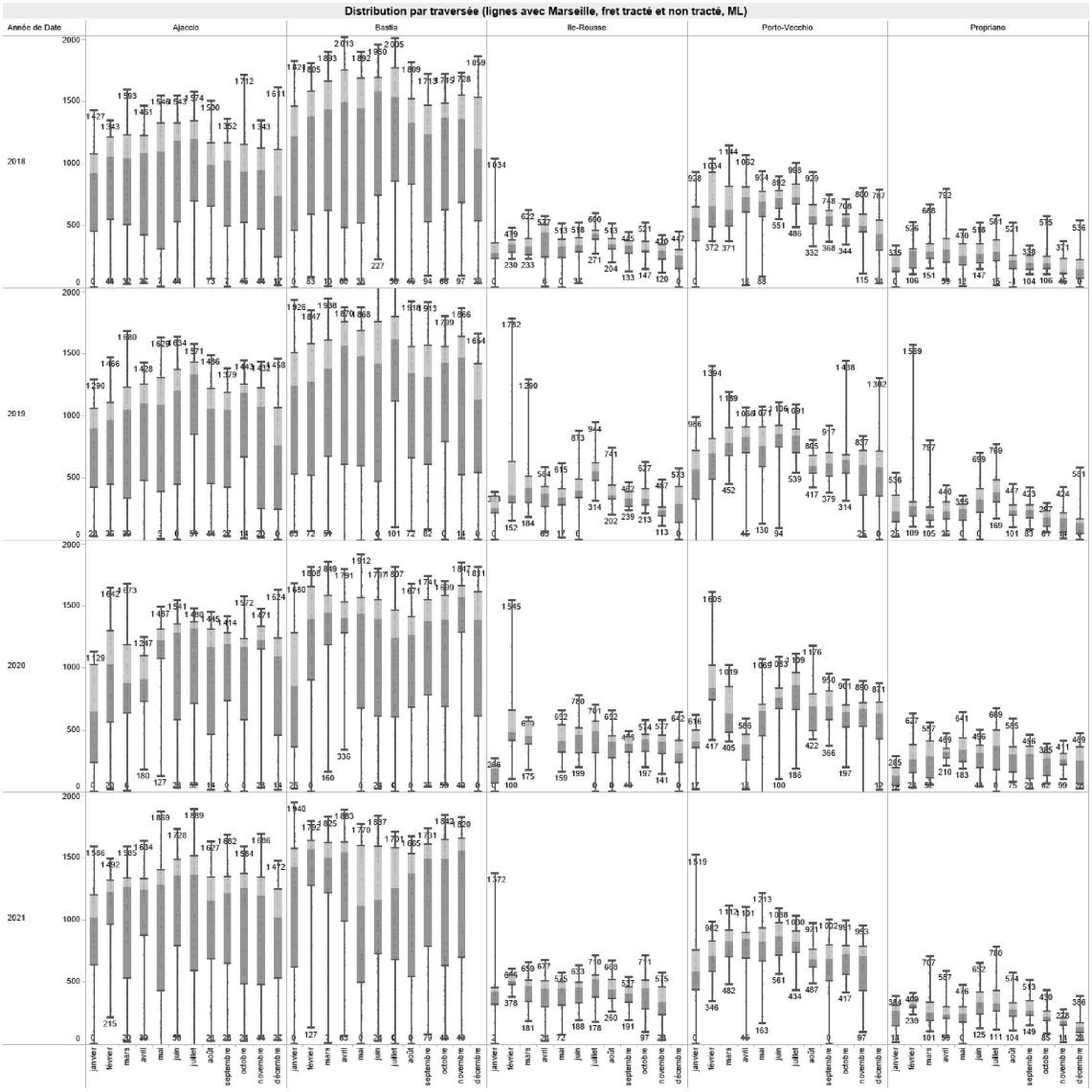
— *Vendredi* — Freitag

— *Samedi* — Samstag

— *Dimanche* — Sonntag

Abbildung 4

Güterverkehr mit und ohne Zugmaschine (Kombination der beiden Segmente, einschließlich substituierbarer Anteile) auf den Strecken Korsika-Marseille. Verkehrsverteilung nach Monaten (Lfm.)



Quelle: Stellungnahme der französischen Behörden vom 27. Juli 2023

Legende:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* — Verteilung nach Überfahrt (Verbindungen mit Marseille, Fracht mit und ohne Zugmaschine, Lfm.)

— *Année de Date* — Bezugsjahr

— *Janvier* — Januar

— *Février* — Februar

— *März* — März

— *Avril* — April

— *Mai* — Mai

— *Juin* — Juni

— *Juillet* — Juli

— *Août* — August

— *Septembre* — September

— *Octobre* — Oktober

— *Novembre* — November

— *Décembre* — Dezember

(977) Angesichts dieser breiten Streuung der Güterverkehrsnachfrage sind die französischen Behörden der Ansicht, dass die in den Gemeinwohlaufträgen vorgesehene Mindestfrachtkapazität pro Überfahrt nicht unverhältnismäßig ist. Wie bereits in Tabelle 31 erwähnt, würde die geschätzte Güterverkehrsnachfrage bei einer erheblichen Zahl von Überfahrten (einschließlich verschiebbarer Hin- und Rückfahrten) nicht erreicht, wenn, wie von Corsica Ferries vorgeschlagen, die Mindestfrachtkapazität pro Überfahrt auf der Grundlage der durchschnittlichen Nachfrage pro Überfahrt berechnet worden wäre, wie sie sich aus historischen Daten ergibt. Nach den von den französischen Behörden vorgelegten Daten wäre jede zweite Überfahrt auf den Strecken von Marseille nach Ajaccio, Bastia und Porto-Vecchio von einer Übernachfrage im Verhältnis zu der erwarteten Mindestkapazität betroffen, wobei die Nachfrage die Mindestkapazität übersteigen würde (jede vierte Überfahrt auf den Strecken Marseille-Propriano und Marseille-L'Île-Rousse), was erheblich ist.

(978) Die Kommission stellt fest, dass eine solche Methodik bedeuten würde, dass ein erheblicher Teil des festgestellten Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen in Bezug auf den Güterverkehr nicht gedeckt werden könnte. Auf der Grundlage der von den französischen Behörden vorgelegten Daten ist davon auszugehen, dass zwischen 17 % und 25 % des jährlichen Frachtbedarfs nicht gedeckt werden könnten. Dies würde die Kapazitätsengpässe verschärfen, die ohnehin auf den Strecken zwischen Marseille und den korsischen Häfen festgestellt wurden, wie von den Nutzern und Dienstleistungserbringern dargelegt (Erwägungsgrund 350).

(979) Außerdem ist festzuhalten, dass die in den Gemeinwohlaufträgen festgelegte Mindestfrachtkapazität nicht einmal ausreicht, um die von den französischen Behörden erwartete Frachtnachfrage unter allen Umständen zu decken. Insbesondere bezüglich der Strecken Marseille-Ajaccio und Marseille-Bastia vertraten die französischen Behörden die Auffassung, dass die Nachfrage auf der Grundlage historischer Verkehrsdaten (2019) die in den Gemeinwohlaufträgen für eine Reihe von Überfahrten festgelegte Mindestfrachtkapazität wahrscheinlich übersteigen würde. Dieses Risiko ist auch einer der Faktoren, die die Notwendigkeit rechtfertigen, zusätzliche Hin- und Rückfahrten in den Gemeinwohlaufträgen vorzusehen.

(980) Schließlich hält die Kommission grundsätzlich fest, dass es legitim ist, wenn ein Mitgliedstaat darauf achtet, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen so festzulegen, dass die öffentlichen Dienstleistungen die prognostizierte Nachfrage decken können, auch auf täglicher Basis, wie La Méridionale zu Recht vorbringt (Erwägungsgrund 609). Nach Artikel 14 AEUV müssen die Union und die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen, die Grundsätze und Bedingungen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse so zu gestalten, dass sie ihren Zweck erfüllen. Die von Corsica Ferries vorgeschlagene Lösung würde dagegen ein erhebliches Risiko bergen, dass die im Rahmen der Gemeinwohlaufträge auferlegten Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ihren Zweck im Hinblick auf den ermittelten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen nicht erfüllen könnten. Die Kommission verweist auch auf die einschlägige Stellungnahme von La Méridionale zu den möglichen betrieblichen Sachzwängen für die Marktteilnehmer, die die Mitgliedstaaten bei der Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen berücksichtigen müssen (Erwägungsgrund 609).

(981) Aus diesen Gründen stellt die Kommission fest, dass die in den Gemeinwohlaufträgen vorgesehenen Mindestfrachtkapazitätsverpflichtungen in keinem offensichtlichen Missverhältnis zu dem ermittelten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen stehen.

(982) Entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 475) war es nicht angemessen, zusätzliche Hin- und Rückfahrten in die Berechnung der Mindestfrachtkapazität je Überfahrt einzubeziehen. Der Zweck der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf die Mindestfrachtkapazität besteht nämlich darin, eine ausreichende Verkehrsdienstleistung in Bezug auf die Kapazität innerhalb der von den Gemeinwohlaufträgen geforderten Jahresfrequenzen (d. h. des Basisverkehrs) und im Kontext der erwarteten Nachfrage zu erbringen, wobei außergewöhnliche Nachfragespitzen nicht berücksichtigt werden. Der einzige Zweck zusätzlicher Hin- und Rückfahrten, die optional sind und daher ggf. auch nicht durchgeführt werden, besteht darin, außergewöhnliche Nachfragespitzen aufzufangen. Diese zusätzlichen Hin- und Rückfahrten werden daher nur unter außergewöhnlichen Umständen und im Rahmen eines genau festgelegten Prozesses aktiviert, bei dem im Voraus ein zusätzlicher Bedarf festgestellt werden muss. Daher waren die französischen Behörden berechtigt, eine Mindestfrachtkapazität festzulegen, um sicherzustellen, dass der Marktteilnehmer in der Lage ist, den grundlegenden Verkehrsbedarf zu decken, unbeschadet des flexiblen Instruments zusätzlicher Hin- und Rückfahrten, das es ihnen ermöglichte, ausnahmsweise auf unvorhergesehene Spitzenzeiten zu reagieren.

(983) In Bezug auf den Personenverkehr legten die französischen Behörden in den Gemeinwohlaufträgen für jede der Kategorien von Fahrgästen, bei denen festgestellt wurde, dass sie einen öffentlichen Seeverkehrsdienst benötigen (Gebietsansässige und Gebietsfremde auf der Strecke Marseille-Propriano, medizinische Fahrgäste und Fahrer einer Fracht mit Zugmaschine auf allen Strecken), eine Mindestbeförderungskapazität fest.

(984) Erstens stellt die Kommission in Bezug auf die im Gemeinwohlauftrag für die Strecke Marseille-Propriano enthaltene Mindestbeförderungskapazität für gebietsansässige und gebietsfremde Fahrgäste pro Überfahrt fest, dass diese Kapazitäten auf der Grundlage der Gesamtnachfrage berechnet wurden, die für 2030 erwartet wurde (die höchste Nachfrage im Zuge der Umsetzung des öffentlichen Gemeinwohlauftrags), die geringfügig höher ist als im Jahr 2019 (+ 1 %). Diese Feststellung weist keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler auf.

(985) Weiterhin gingen die französischen Behörden in Bezug auf die Mindestkapazität für die Beförderung medizinischer Fahrgäste pro Überfahrt davon aus, dass die Nachfrage nach medizinischen Fahrgästen zwischen 2023 und 2030 auf der Basis des geschätzten Verkehrsaufkommens im Jahr 2019 konstant bliebe (Erwägungsgrund 161). Diese Feststellung ist insoweit nicht mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet, als die Transportkapazitätsverpflichtungen auf einer konstanten Basis festgelegt werden, was eine konservative Schätzung der Verkehrstrends darstellt.

(986) Was schließlich die Mindestbeförderungskapazität für Fahrer pro Überfahrt betrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass die französischen Behörden davon ausgingen, dass das Verhältnis zwischen Fahrern und Lfm. Fracht mit Zugmaschine für jede Seestrecke dem im Zeitraum 2018-2021 beobachteten Durchschnittswert entsprechen würde (Erwägungsgrund 230). Somit steht die erwartete Nachfrage von Fahrern im Jahr 2030 in direktem Zusammenhang mit dem geschätzten Volumen von Fracht mit Zugmaschine im Jahr 2030.

(987) Die Kommission ist der Auffassung, dass das historische Verhältnis zwischen Fahrern und Lfm. Fracht mit Zugmaschine ein sinnvoller Ansatz für die Schätzung der Zahl der mit dem öffentlichen Güterverkehrsdienst verbundenen Fahrer ist. Da die Kommission der Auffassung ist, dass die in den Gemeinwohlaufträgen vorgesehene Mindestfrachtkapazität nicht außer Verhältnis zu dem festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen steht (Erwägungsgrund 981), muss dasselbe Argument auch für die Kapazität bezüglich der Zahl der Fahrer gelten.

(988) Die Stellungnahme von Corsica Ferries bezüglich einer unverhältnismäßigen Verpflichtung der Konzessionsinhaber, systematisch mehr als 12 Fahrgäste pro Überfahrt (unter Ausschluss der Nutzung von Ro-Ro-Schiffen) aufnehmen zu können (Erwägungsgründe 476 bis 479), ist zurückzuweisen. Wie in den Erwägungsgründen 829, 874 und 947 dargelegt, ist die Kommission der Auffassung, dass die französischen Behörden bei der Charakterisierung des Bestehens eines Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen im Personenverkehr keinen offensichtlichen Fehler begangen haben. Darüber hinaus ist die Kommission, wie in den Erwägungsgründen 984 bis 986 dargelegt, der Auffassung, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf die Mindestkapazität der Fahrgäste in einem angemessenen Verhältnis zum zu deckenden Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen stehen. Daher wurde die Mindestbeförderungskapazität nicht anhand des einzusetzenden Schiffstyps festgelegt, sondern nur entsprechend dem zu deckenden Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen. Darüber hinaus enthalten die Gemeinwohlaufträge keine Anforderungen an die Art der einzusetzenden Schiffe. Es ist beispielsweise darauf hinzuweisen, dass die Gemeinwohlaufträge auf den Strecken L'Île-Rousse und Porto-Vecchio nicht einmal eine Mindestkapazität von mehr als 12 Fahrgästen erfordern. Unter diesen Umständen kann daher nicht behauptet werden, dass die Gemeinwohlaufträge einen unverhältnismäßigen Einsatz von Ro-Pax-Schiffen anstelle von Ro-Ro-Schiffen vorschreiben.

7.3.2.2.3. Schlussfolgerung zur Verhältnismäßigkeit zwischen der staatlichen Intervention und den in den Gemeinwohlaufträgen festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(989) Aus alledem ergibt sich, dass der Rückgriff auf Gemeinwohlaufträge sowie die darin enthaltenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht offensichtlich in einem Missverhältnis zum Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen stehen und somit den Ansatz darstellten, der die wesentlichen Freiheiten für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts am wenigsten einschränkte.

7.3.3. *Notwendigkeit eines Betrauungsakts, in dem die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Methoden zur Berechnung der Ausgleichsleistungen festgelegt sind*

(990) Nach den Randnummern 15 und 16 des DAWI-Rahmens muss die Verantwortung für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse dem betreffenden Unternehmen durch einen oder mehrere Rechtsakte übertragen werden, deren Form von jedem einzelnen Mitgliedstaat festgelegt werden kann. In dem Akt/den Akten muss insbesondere Folgendes festgelegt sein:

— Gegenstand und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

— das Unternehmen und gegebenenfalls das betreffende Gebiet

— die Art etwaiger dem Unternehmen durch die Bewilligungsbehörde gewährter ausschließlicher oder besonderer Rechte

— eine Beschreibung des Ausgleichsmechanismus sowie die Parameter für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen und

— Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung einer etwaigen Überkompensation.

(991) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission Folgendes fest:

— Der Inhalt der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ist in den Artikeln 17, 18 und 23 sowie in Anhang 1 der Gemeinwohlaufträge dargestellt. Ihre Dauer von acht Jahren ist in Artikel 3 der Gemeinwohlaufträge festgelegt;

— das als Konzessionsinhaber benannte Unternehmen wird auf Seite 2 der Gemeinwohlaufträge genannt, wo es als Vertragspartei aufgeführt ist. Der geografische Anwendungsbereich der Gemeinwohlaufträge ist in Artikel 1 festgelegt;

— die Gemeinwohlaufträge sehen keine besonderen oder ausschließlichen Rechte vor;

— die Beschreibung des Ausgleichsmechanismus und der Parameter für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen sind in den Artikeln 30 bis 39 und in Anhang 9 der Gemeinwohlaufträge enthalten;

— die Verfahren zur Rückforderung einer etwaigen Überkompensation und die Mittel zur Vermeidung einer solchen Überkompensation sind in Artikel 40 der Gemeinwohlaufträge festgelegt.

(992) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge mit den Randnummern 15 bis 16 des DAWI-Rahmens im Einklang stehen. Die Beteiligten haben sich nicht zu diesem Punkt geäußert.

7.3.4. *Betrauungsdauer*

(993) Wie in Randnummer 17 des DAWI-Rahmens angegeben, sollte die Dauer der Betrauung durch Verweis auf objektive Kriterien wie etwa die Notwendigkeit einer Amortisierung nicht übertragbaren festen Sachanlagevermögens begründet werden. Die Dauer der DAWI-Betrauung darf jedoch grundsätzlich den Zeitraum nicht überschreiten, der für die Abschreibung der Vermögenswerte, die für die Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse am wichtigsten sind, erforderlich ist.

(994) Die Kommission stellt zunächst fest, dass gemäß der Auslegungsmitteilung zur Seekabotageverordnung in der Verordnung keine Höchstdauer für Gemeinwohlaufträge festgelegt ist. In der Mitteilung heißt es, dass Gemeinwohlaufträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren (wenn es sich um eine Konzession im Sinne der Richtlinie über die Konzessionsvergabe handelt) oder sechs Jahren das Erfordernis der Verhältnismäßigkeit erfüllen können, sofern i) sie durch objektive Kriterien gerechtfertigt sind, wie z. B. die Notwendigkeit, die Investitionen in den Seekabotagedienst unter normalen Betriebsbedingungen (z. B. Investitionen in Schiffe oder Infrastruktur) wieder zu erwirtschaften, und ii) sie nicht zu einer Marktabschottung führen ([275]).

([275]) Die Kommission weist darauf hin, dass gemäß der Mitteilung über Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr im Bereich der Seekabotage die Laufzeit von Gemeinwohlaufträgen auf einen angemessenen und nicht überlangen Zeitraum begrenzt werden sollte, der normalerweise sechs Jahre beträgt (Mitteilung C(2004) 43 der Kommission — Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3), Ziffer 9). In der Mitteilung zu Auslegungsfragen, die die Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr betrifft, heißt es jedoch: „Die seit 2003 gesammelten Erfahrungen der Kommission haben jedoch gezeigt, dass in einigen Fällen die Beschränkung auf sechs Jahre Reeder von der Einreichung von Angeboten abschreckt, da ihrer Ansicht nach dieser Zeitraum zu kurz ist, um die Investitionen für die Erbringung der Dienstleistung wieder zu erwirtschaften. Ebenso machen die Behörden geltend, dass die Verträge mit kurzer Laufzeit Reeder abschrecken könnten, umfangreichere Investitionen zu tätigen, wodurch Innovationen gebremst und mögliche Verbesserungen bei der Qualität der Dienstleistung behindert würden. … Aus diesem Grund ist die Kommission der Ansicht, dass Gemeinwohlaufträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf (wenn es sich bei dem Vertrag um eine Konzession im Sinne der Richtlinie über die Konzessionsvergabe handelt) oder sechs Jahren das Kriterium der Verhältnismäßigkeit erfüllen können, sofern sie 1) durch objektive Kriterien gerechtfertigt sind, beispielsweise die Notwendigkeit, die Investitionen in den Seekabotagedienst unter normalen Betriebsbedingungen zu erwirtschaften (z. B. Investitionen in Schiffe oder Infrastrukturen) und 2) nicht zur Marktabschottung führen. Unbeschadet einer Einzelfallprüfung könnten nach den bisherigen Erfahrungen der Kommission und den Angaben der Behörden Verträge mit einer Laufzeit von maximal zwölf Jahren gerechtfertigt sein, da sie die Abschreibung eines wesentlichen Teils der Kosten einer durchschnittlichen neuen Fähre und gleichzeitig das ordnungsgemäße Funktionieren des Marktes ermöglichen würden.“

(995) Darüber hinaus sieht Artikel 18 Absatz 2 der Richtlinie über die Konzessionsvergabe vor, dass „[d]ie für die Berechnung [der Laufzeit der Konzession] zugrunde gelegten Investitionsaufwendungen … sowohl die zu Anfang getätigten Investitionen, wie auch die während der Laufzeit der Konzession getätigten Investitionen [umfassen]".

(996) Die Laufzeit von sieben Jahren (und einem optionalen Jahr) wird von den französischen Behörden mit ihrer Absicht begründet, es dem Konzessionsinhaber zu ermöglichen, die Kosten für den Kauf oder das Leasing von Schiffen und die Kosten für deren Anpassung an die geltenden Vorschriften, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit und den ökologischen Wandel, wieder zu erwirtschaften. Dieser Zeitraum sei notwendig, um Investitionen der Konzessionsinhaber während der Laufzeit der Konzession zu fördern.

(997) Die Kommission stellt fest, dass die Gemeinwohlaufträge zwar nicht direkt Investitionen erfordern, weist jedoch darauf hin, dass die Konzessionsinhaber in der Lage sein müssen, Schiffe zu mobilisieren (Kauf oder Charter), was eine erhebliche Kapitalbelastung bedeutet. Die Kommission nimmt ferner die erheblichen Investitionen zur Kenntnis, die im Einklang mit den aktuellen Umweltstandards getätigt wurden, die mit der Richtlinie (EU) 2023/959 ([276]) und der Verordnung (EU) 2023/1805 ([277]) umgesetzt wurden. Wie in Erwägungsgrund 571 angegeben, schätzt Corsica Linea die Kosten für die Anpassung seiner Schiffe an die Umweltnormen auf 12 Mio. EUR.

(998) In Bezug auf das Fehlen einer Marktabschottung stellt die Kommission fest, dass die CdC beschlossen hat, ein offenes Vergabeverfahren und Gemeinwohlaufträge für jede Strecke anzuwenden. Anstatt einen einzigen Auftrag für sieben Jahre (und ein optionales Jahr) zu vergeben, beschloss die CdC, fünf getrennte Aufträge mit gleicher Laufzeit für ähnliche Dienstleistungen zu vergeben, was die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass mehrere Akteure Seeverkehrsdienste zwischen dem französischen Festland und Korsika anbieten. Außerdem diente diese Laufzeit dem Zweck, das Angebot für potenzielle Bewerber attraktiver zu machen und damit den Wettbewerb zu fördern. Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass es ohne eine solche Laufzeit für potenzielle Bewerber schwierig gewesen wäre, eine wirtschaftliche Tätigkeit auszuüben, die es ihnen ermöglicht hätte, die erforderlichen Investitionen wieder zu erwirtschaften. Die Kommission stellt ferner fest, dass der Beschwerdeführer weiterhin Seeverkehrsdienste nach Korsika ab Nizza und Toulon erbringt. Schließlich stellt die Kommission fest, dass im Rahmen anderer Gemeinwohlaufträge im Seeverkehr in Europa Laufzeiten von mehr als sechs Jahren bestehen (z. B. sechs plus vier Jahre in Kroatien ([278]) und 12 Jahre in Italien ([279])). Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass die Laufzeit der Verträge im vorliegenden Fall nicht zu einer Marktabschottung führen dürfte.

(999) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die siebenjährige Laufzeit der Gemeinwohlaufträge, die um ein Jahr verlängert werden kann, die Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit erfüllt, insbesondere angesichts der im Rahmen der Gemeinwohlaufträge erforderlichen Investitionen und in Anbetracht der Tatsache, dass eine solche Laufzeit nicht geeignet war, den Markt abzuschotten.

7.3.5. *Einhaltung der Richtlinie 2006/111/EG*

(1000) Nach Randnummer 18 des DAWI-Rahmens ist die „Beihilfe nur dann nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar, wenn die Behörde, soweit erforderlich, die Bestimmungen der Richtlinie 2006/111/EG" der Kommission (im Folgenden „**Transparenzrichtlinie**") ([280]) erfüllt. Entspricht eine Beihilfe dieser Richtlinie nicht, so wird davon ausgegangen, dass sie die Entwicklung des Handels in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem Interesse der Europäischen Union im Sinne von Artikel 106 Absatz 2 AEUV zuwiderläuft.

(1001) Gemäß Artikel 2 Buchstabe d der Transparenzrichtlinie steht „Unternehmen, die verpflichtet sind, getrennte Bücher zu führen" für Unternehmen, die mit der Erbringung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne von Artikel 106 Absatz 2 EG-Vertrag betraut sind, einen Ausgleich in unterschiedlicher Form in Bezug auf diese Dienstleistung erhalten und die andere Tätigkeiten ausüben.

([276]) Richtlinie (EU) 2023/959, *ebd.*
([277]) Verordnung (EU) 2023/1805, *ebd.*
([278]) Beschluss der Kommission vom 12. Juli 2018 in den Sachen SA.48119 (2017/N) und SA.49523 (2017/N) — Kroatien — Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse — Linienverkehr auf den Küstenfährstrecken Nr. 431, 432, 632 und 635, C(2018) 4375 final (ABl. C 339 vom 21.9.2018, S. 1).
([279]) Beschluss (EU) 2022/448.
([280]) Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) Die Kommission stellt im vorliegenden Fall fest, dass Corsica Linea und La Méridionale als Unternehmen anzusehen sind, die im Sinne der Transparenzrichtlinie verpflichtet sind, getrennte Bücher zu führen.

(1003) Die Bestimmungen der Transparenzrichtlinie, die für Unternehmen gelten, die verpflichtet sind, getrennte Bücher zu führen, lauten wie folgt.

(1004) Gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Transparenzrichtlinie müssen die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Finanz- und Organisationsstruktur der Unternehmen, die zur Erstellung einer getrennten Buchführung verpflichtet sind, sich in den getrennten Büchern genau widerspiegelt, sodass folgendes klar ersichtlich wird:

— eine nach den verschiedenen Geschäftsbereichen getrennte Aufstellung der Kosten und Erlöse;

— genaue Angaben zu den Methoden, nach denen die Kosten und Erlöse den verschiedenen Tätigkeitsbereichen zugeordnet und zugewiesen werden.

(1005) Außerdem heißt es in Artikel 4 Absatz 1 der Transparenzrichtlinie: „… die Mitgliedstaaten ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass bei jedem Unternehmen, das zu einer getrennten Buchführung verpflichtet ist,

— die internen Konten, die den verschiedenen Geschäftsbereichen entsprechen, getrennt geführt werden,

— alle Kosten und Erlöse auf der Grundlage einheitlich angewandter und objektiv gerechtfertigter Kostenrechnungsgrundsätze korrekt zugeordnet und zugewiesen werden,

— die Kostenrechnungsgrundsätze, die der getrennten Buchführung zugrunde liegen, eindeutig bestimmt sind".

(1006) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass sich aus Artikel 30 der Gemeinwohlaufträge ergibt, dass die internen Konten der Auftragnehmer in Bezug auf die Tätigkeiten von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und auf Tätigkeiten, die nicht von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse sind, getrennt sind und dass diese Konten die mit diesen verschiedenen Tätigkeiten verbundenen Einnahmen und Kosten ausweisen (Erwägungsgrund 293).

(1007) Darüber hinaus stellt die Kommission, wie in Abschnitt 7.3.8 beschrieben, zum gegenwärtigen Zeitpunkt fest, dass die französischen Behörden die Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit der Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und von kommerziellen Tätigkeiten auf der Grundlage klar definierter, einheitlich angewandter und objektiv zu rechtfertigender Kostenrechnungsgrundsätze korrekt zugeordnet und zugewiesen haben. Genaue Angaben zu den Methoden, nach denen die Kosten und Erlöse den verschiedenen Tätigkeitsbereichen zugeordnet und zugewiesen werden, sind auch in den Gemeinwohlaufträgen enthalten.

(1008) Die Gemeinwohlaufträge stehen daher im Einklang mit der Transparenzrichtlinie. Die Beteiligten haben sich nicht zu diesem Punkt geäußert.

7.3.6. *Einhaltung der EU-Vorschriften für die öffentliche Auftragsvergabe*

(1009) Nach Randnummer 19 des DAWI-Rahmens ist die Beihilfe nur dann nach Artikel 106 Absatz 2 mit dem Binnenmarkt vereinbar, wenn die zuständige Behörde bei der Betrauung des betreffenden Unternehmens mit der Erbringung der Dienstleistung die geltenden EU-Vorschriften für das öffentliche Auftragswesen befolgt hat oder sich verpflichtet, diese zu befolgen. Hierzu zählen alle Voraussetzungen im Hinblick auf Transparenz, Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung, die sich unmittelbar aus dem Vertrag und gegebenenfalls dem Sekundärrecht der Union ergeben. Erfüllt eine Beihilfe diese Bestimmungen und Voraussetzungen nicht, so wird davon ausgegangen, dass sie die Entwicklung des Handels in einem Ausmaß beeinträchtigt, das den Interessen der Europäischen Union im Sinne von Artikel 106 Absatz 2 AEUV zuwiderläuft.

(1010) Diese Anforderung wird in der Mitteilung zu Auslegungsfragen zur Seekabotageverordnung bekräftigt ([281]). Darüber hinaus enthält die Mitteilung auch Bedingungen für die Wahl des Vergabeverfahrens ([282]). Sie legt fest, dass eine öffentliche Ausschreibung in der Regel die einfachste Möglichkeit ist, die Nichtdiskriminierungsicherzustellen. Ein Vergabeverfahren, das Verhandlungen mit den potenziellen Bietern umfasst, kann dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung genügen, sofern die Verhandlungen zwischen der Bewilligungsbehörde und den Unternehmen, die Angebote eingereicht haben, unparteiisch, fair und transparent sind. Wie in der Mitteilung zu Auslegungsfragen zur Seekabotageverordnung dargelegt, ist die Kommission der Auffassung, dass die Direktvergabe eines Auftrags nicht mit den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung und der Transparenz gemäß Artikel 4 der Seekabotageverordnung vereinbar ist. Desgleichen verstoßen alle Ausschreibungsverfahren, bei denen die Zahl der potenziellen Bieter in unzulässiger Weise beschränkt wird, gegen die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und der Transparenz.

(1011) In der Mitteilung zu Auslegungsfragen zur Seekabotageverordnung heißt es weiterhin, dass, um die Einhaltung der vorgenannten Grundsätze zu gewährleisten, darüber hinaus zwischen dem Beginn der Ausschreibung und dem Zeitpunkt, ab dem die Durchführung der Verkehrsdienste beginnen muss, ein geeigneter und angemessener Zeitraum liegen sollte. Zu kurze Zeiträume, die dem Bedarf der zu vergebenden Kabotagedienste nicht ausreichend gerecht werden (z. B. in Bezug auf die Größe des Marktes, Anforderungen an Qualität oder Häufigkeit) könnten die etablierten Reeder begünstigen und damit gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung verstoßen.

(1012) Die Kommission hat daher geprüft, ob die zuständige Behörde bei der Betrauung der betroffenen Unternehmen mit der Erbringung der Dienstleistung die EU-Vorschriften über die Vergabe öffentlicher Aufträge, im vorliegenden Fall die Richtlinie über die Konzessionsvergabe, eingehalten hat.

(1013) Corsica Ferries macht in seiner Beschwerde zwei Verstöße gegen die Richtlinie über die Konzessionsvergabe geltend. In Bezug auf den ersten Verstoß bringt Corsica Ferries vor, es sei mit Hindernissen konfrontiert gewesen, die die Anwendung insbesondere der sehr kurzen Verfahrensfristen unmöglich gemacht hätten (Erwägungsgrund 522) ([283]). Außerdem hätten die französischen Behörden die Mindestmerkmale des Ausschreibungsverfahrens zu Unrecht geändert, um Angebote auszuwählen, die nicht den technischen Anforderungen des Anhangs 1 zu den Gemeinwohlaufträgen entsprachen, insbesondere in Bezug auf verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten.

(1014) In Bezug auf den zweiten Verstoß (Erwägungsgrund 523) macht Corsica Ferries geltend, dass die Dauer der Gemeinwohlaufträge nicht gerechtfertigt gewesen sei, da von den Konzessionsinhabern keine Investitionen verlangt worden seien. Die Kommission verweist hierzu auf Abschnitt 7.3.4 des Beschlusses.

7.3.6.1. Dauer des Ausschreibungsverfahrens

(1015) Im folgenden Abschnitt wird die Kommission unter zwei Gesichtspunkten prüfen, ob die Dauer des Ausschreibungsverfahrens mit der Richtlinie über die Konzessionsvergabe im Einklang steht: i) dem Zeitraum zwischen dem Beginn des Verfahrens (6. Mai 2022) und dem tatsächlichen Beginn des Gemeinwohlauftrags (1. Januar 2023) und ii) dem Zeitraum zwischen der Vergabe der Gemeinwohlaufträge (21. Dezember 2022) und ihrem Inkrafttreten (1. Januar 2023).

(1016) Die Richtlinie über die Konzessionsvergabe sieht eine Mindestfrist von 30 Tagen für die Einreichung von Zulassungsanträgen bzw. für die Angebotsabgabe vor ([284]), gerechnet ab dem Tag der Veröffentlichung der Konzessionsbekanntmachung. Diese Mindestfrist wurde im vorliegenden Fall eingehalten (die Frist für die Einreichung von Zulassungsanträgen endete am 25. Juli 2022).

([281]) Abschnitt 5.4.1.

([282]) Abschnitt 5.4.2.

([283]) Corsica Ferries macht ferner geltend, dass die Anforderung, Ro-Pax-Schiffe zu mobilisieren, eine Marktzutrittsbeschränkung darstelle (Erwägungsgrund 517). Die Kommission stellt demgegenüber fest, dass die Unternehmen, die zwischen 2015 und 2022 Dienste nach Korsika betrieben haben, darunter auch Corsica Ferries, Schiffe von einer Größe haben, die mit den Bestimmungen der derzeitigen Gemeinwohlaufträge vereinbar ist. Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass die in den Gemeinwohlaufträgen geforderten Kapazitätsbedingungen durch einen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen gerechtfertigt sind, wie in den Abschnitten 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 und 7.3.2.1.3.3 dargelegt. Diese Bedingungen können daher keine Marktzutrittsbeschränkung darstellen.

([284]) Richtlinie über die Konzessionsvergabe, Artikel 39.

(1017) Die Richtlinie über die Konzessionsvergabe sieht jedoch keine Mindest- oder Höchstfrist zwischen der Konzessionsvergabe und ihrem Inkrafttreten vor. Daher ist zu prüfen, ob die Fristen des fraglichen Verfahrens einen Verstoß gegen die Grundsätze der Transparenz, der Gleichbehandlung und der Nichtdiskriminierung nahelegen könnten.

(1018) Die Kommission wird im Folgenden das Vorbringen von Corsica Ferries prüfen, dass die durch das Verfahren auferlegten Fristen im Lichte der geltenden Rechtsprechung ([285]) und Gepflogenheiten im Seeverkehrssektor ein Hemmnis für neue Marktteilnehmer darstellten.

(1019) Die Kommission stellt fest, dass die Gemeinwohlaufträge für den Zeitraum 2021 2022 am 31. Dezember 2022 ausgelaufen sind. Das Inkrafttreten der neuen Gemeinwohlaufträge am 1. Januar 2023 war im Januar 2022 im Rahmen der Betreiberkonsultation der CdC angekündigt worden, an der Corsica Ferries teilgenommen hat. Die Auftragsbekanntmachung wurde vom OTC am 6. Mai 2022 veröffentlicht, d. h. acht Monate vor Beginn der Gemeinwohlaufträge 2023-2030.

(1020) Die Kommission stellt ferner fest, dass nach der Veröffentlichung der Auftragsbekanntmachung am 6. Mai 2022 keiner der potenziellen Bewerber eine Änderung des Zeitplans beantragt hat, obwohl dieser bereits zu Beginn des Verfahrens bekannt war (siehe Erwägungsgrund 374).

(1021) Corsica Ferries ist der Ansicht, dass dieser Zeitplan ein Hindernis darstellte, das ihm eine Bewerbung unmöglich gemacht habe. Insbesondere würden ihm zufolge im Seeverkehrssektor Buchungen mindestens sechs Monate im Voraus eröffnet, was es neuen Dienstleistern unmöglich mache, Schiffe mit einer Mindestkapazität für die Personenbeförderung und Kabinen innerhalb der Ausschreibungsfristen zu mobilisieren. Um seine auf den Strecken Toulon-Korsika, Nizza-Korsika und Italien-Korsika eingesetzte Flotte auf der Strecke Marseille-Korsika einsetzen zu können, hätte es daher die Buchungen auf diesen Strecken mindestens sechs Monate im Voraus abschließen müssen.

(1022) Die Kommission verweist auf die Stellungnahmen von La Méridionale und Corsica Linea, aus denen hervorgeht, dass eine wesentlich kürzere als die von Corsica Ferries angegebene Frist für die Eröffnung von Buchungen ausreicht. Die Begünstigten der Gemeinwohlaufträge erklären, dass für den Güterverkehr, der der Hauptzweck der Gemeinwohlaufträge ist, die weit überwiegende Mehrheit der Buchungen bei regelmäßigen Kunden einige Tage im Voraus oder am selben Tag vorgenommen wird. Beim Personenverkehr begännen die Gemeinwohlaufträge in der Nebensaison mit geringerem Verkehrsaufkommen. La Méridionale erklärt beispielsweise, dass sie am 21. Dezember 2022 Buchungen für die Lose 1 und 3 (Ajaccio und Porto-Vecchio) eröffnet habe, ohne dass dies sie daran gehindert hätte, den normalen Betrieb aufzunehmen.

(1023) Die Kommission stellt fest, dass der vorläufige Zeitplan für das Verfahren in der Resolution 22/050 der Versammlung von Korsika vom 28. April 2022 angekündigt wurde. Gemäß diesem Zeitplan war das Datum für den Einreichung von Zulassungsanträgen der 25. Juli 2022. Die Verhandlungen sollten ab August 2022 stattfinden, die Vergabe der Gemeinwohlaufträge sowie die Auswahl und Benachrichtigung des/der erfolgreichen Bewerber(s) im Oktober 2022.

(1024) Angesichts dieses Zeitplans betrug die geschätzte Zeit zwischen der Vergabe der Gemeinwohlaufträge und ihrem Inkrafttreten (1. Januar 2023) etwas mehr als zwei Monate, d. h. mehr als doppelt so lange wie im SNCM-II-Urteil (siehe Erwägungsgrund 372).

(1025) Die Kommission stellt ferner fest, dass das OTC und die CdC am 25. Juli 2022, dem Tag des Eingangs der Zulassungsanträge, festgestellt haben, dass nur Corsica Linea und La Méridionale entweder im eigenen Namen oder als Konsortium einen Antrag gestellt hatten, und dass keine neuen Marktteilnehmer einen Antrag gestellt hatten. Infolgedessen konnten das OTC und die CdC ab dem 25. Juli 2022 davon ausgehen, dass die Verschiebung des ursprünglichen Zeitplans und die Verkürzung des Zeitraums zwischen der Vergabe der Gemeinwohlaufträge und ihrem Inkrafttreten keine Verdrängungswirkung gegenüber potenziellen neuen Marktteilnehmern hatte.

(1026) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen, insbesondere des Zeitplans für das Vergabeverfahren, der Tatsache, dass kein Antrag auf Änderung des Zeitplans einging, und der Buchungspraxis im Seeverkehr ist die Kommission der Auffassung, dass Bewerbern angemessene Zeit zur Verfügung stand, um i) ihren Zulassungsantrag und ihr Angebot zu erstellen und ii) ihre Flotte auf den Strecken, für die sie ein Angebot einreichten, einzusetzen.

([285]) Urteil vom 1. März 2017, SNCM II, ebd.

7.3.6.2. Zu den Mindestanforderungen sowie zu verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten

(1027) Im folgenden Abschnitt wird die Kommission prüfen, ob das Vergabeverfahren im Hinblick auf i) den Anwendungsbereich der Mindestanforderungen, ii) die Übereinstimmung der Gemeinwohlaufträge mit den Mindestanforderungen und iii) die Einhaltung der Grundsätze der Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung in Bezug auf verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten mit der Richtlinie über die Konzessionsvergabe im Einklang steht.

7.3.6.2.1. Anwendungsbereich der Mindestanforderungen

(1028) Was die Mindestanforderungen betrifft, so sieht Artikel 37 der Richtlinie über die Konzessionsvergabe vor, dass das erfolgreiche Angebot die vom öffentlichen Auftraggeber festgelegten Mindestanforderungen erfüllen muss und dass diese Anforderungen während der Verhandlungen nicht geändert werden dürfen. Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsregeln (Erwägungsgrund 270) sieht folgende „Mindestmerkmale" vor:

— „[Die] Höchsttarife für die Bewohner Korsikas und für den Güterverkehr,

— [Die] Beförderungskapazität der Schiffe,

— [Die] Fahrpläne und Dienstfrequenzen,

— [Die] Vertragslaufzeit [und]

— [Der] Höchstbetrag der vom OTC gezahlten Ausgleichszahlungen."

(1029) In Anhang 1 (Technischer Anhang über Verkehrsdienste, Erwägungsgrund 285) der Ausschreibungsregeln wird darauf hingewiesen, dass die Merkmale von Seeverkehrsdiensten „Mindestkapazitäten" darstellen.

(1030) In seiner Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss stellte Frankreich klar, dass die Mindestanforderungen in Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsregeln festgelegt sind (Erwägungsgrund 379) und dass in Anhang 1 nur die Mindestanforderungen in Bezug auf i) die Kapazität der Schiffe und ii) Fahrpläne und Fahrplanfrequenzen beschrieben sind (Erwägungsgrund 380).

(1031) Die Kommission stellt fest, dass Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsregeln eine Liste darstellt, in der die Mindestmerkmale nur ohne nähere Angaben zu ihren jeweiligen Definitionen oder Mindestwerten aufgeführt sind. Um den genauen Umfang der Mindestmerkmale zu kennen, müssen weitere Dokumente in den Ausschreibungsunterlagen eingesehen werden (siehe Erwägungsgrund 379).

(1032) Die Mindestmerkmale in Bezug auf i) die Kapazität der Schiffe und ii) die Fahrpläne und die Fahrplanfrequenzen sind in Anhang 1 (im Folgenden „Technischer Anhang über Verkehrsdienste") aufgeführt, in dem i) die Mindestkapazität für den Personen- und Güterverkehr und ii) die Mindestfrequenzen und -zeitfenster aufgeführt sind. Nach Ansicht von Corsica Ferries stellen alle in Anhang 1 genannten Elemente Mindestmerkmale dar, insbesondere angesichts des Urteils des Staatsrats vom 24. Juni 2019 ([286]). Insoweit ist, auch wenn die Auslegung des Unionsrechts Sache des Gerichtshofs der Europäischen Union ist, darauf hinzuweisen, dass mit diesem Urteil der Beschluss des Verwaltungsgerichts Bastia vom 19. März 2019 ([287]) bestätigt wurde. Dieses kam im Rahmen des Vergabeverfahrens für den Gemeinwohlauftrag für die Beförderung von Personen und Gütern auf dem Seeweg zwischen Korsika und dem Festland für den Zeitraum 2019-2020 zu dem Schluss, dass nur die technischen Anforderungen, die in einem Anhang aufgeführt sind, der mit einem Mindestmerkmal des in dem betreffenden Artikel der Ausschreibungsregeln aufgeführten Auftrags verknüpft ist, ebenfalls als Mindestmerkmale anzusehen sind.

(1033) Corsica Ferries zufolge entsprachen die Angebote nicht den Mindestanforderungen im Sinne der Richtlinie über die Konzessionsvergabe für verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten gemäß Anhang 1.

([286]) Staatsrat, 24. Juni 2019, *La Méridionale*, Nr. 429407, Rn. 3.
([287]) Verwaltungsgericht Bastia, 19. März 2019, *La Méridionale*, Nr. 1900289, Rn. 12.

(1034) verschiebbare Hin- und Rückfahrten sind jedoch weder in Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsregeln noch in Anhang 1 erwähnt. Folglich können sie nicht als zu den Mindestanforderungen im Sinne der Richtlinie über die Konzessionsvergabe gehörend angesehen werden. In Bezug auf zusätzliche Hin- und Rückfahrten ist in Anhang 1 nur von der Höchstzahl die Rede, die der öffentliche Auftraggeber hinsichtlich der Notwendigkeit, öffentlichen Dienstleistungen auf bestimmten Strecken zu erbringen, aktivieren kann. Von sonstigen Merkmalen zusätzlicher Hin- und Rückfahrten wie z. B. einer Festlegung von Terminen hierfür ist jedoch in Anhang 1 nicht die Rede. ([288])

(1035) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten nicht Teil der Mindestanforderungen im Sinne der Richtlinie über die Konzessionsvergabe waren.

7.3.6.2.2. Übereinstimmung der Gemeinwohlaufträge mit den Mindestanforderungen

(1036) Corsica Ferries macht ferner geltend, dass die französischen Behörden die Mindestmerkmale geändert hätten.

(1037) In Bezug auf die angebliche Änderung der Mindestmerkmale während der Verhandlungen erklären die französischen Behörden, dass sie sich nicht geändert hätten. Nach Prüfung der unterzeichneten Gemeinwohlaufträge stellt die Kommission fest, dass die Mindestmerkmale mit den in Artikel 2.4 der Ausschreibungsvorschriften und in den Ausschreibungsunterlagen festgelegten Merkmalen übereinstimmen.

(1038) In Bezug auf die Übereinstimmung der erfolgreichen Angebote mit den Mindestanforderungen stellt die Kommission nach Prüfung ([289]) fest, dass sie die in Artikel 2 Absatz 4 der Ausschreibungsregeln und in den Ausschreibungsunterlagen genannten Merkmale erfüllen.

(1039) Darüber hinaus erfüllten alle erfolgreichen Angebote die technischen Anforderungen in Anhang 1. Nur ein Schiff von Corsica Linea, Paglia Orba, verfügte nur über eine einzige Kabine für Personen mit eingeschränkter Mobilität anstelle von zwei, wie in Anhang 1 vorgesehen. Selbst wenn man jedoch davon ausginge, dass die technische Anforderung bezüglich der Anzahl der Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität eine Mindestanforderung im Sinne der Richtlinie über die Konzessionsvergabe darstellte, handelte es sich bei dem Schiff um ein Sekundärschiff, das als Ersatz für ein Hauptschiff eingesetzt werden sollte (Erwägungsgrund 384). Darüber hinaus verpflichtete sich der Bewerber, dieses Schiff durch eines der sieben Schiffe zu ersetzen, die ggf. für den Dienst eingesetzt würden, wenn zwei Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität erforderlich wären. Es sei daran erinnert, dass Artikel 20 der Gemeinwohlaufträge den Austausch von Schiffen während der Laufzeit des Vertrages erlaubt. Gleichzeitig verpflichtete sich Corsica Linea zu Arbeiten zur Ausstattung einer zweiten Kabine für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Diese Arbeiten sind abgeschlossen, und die Paglia Orba verfügt nun über zwei Kabinen für Personen mit eingeschränkter Mobilität.

7.3.6.2.3. Einhaltung der Grundsätze der Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung in Bezug auf verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten

(1040) Corsica Ferries argumentiert, dass die Einhaltung der in Anhang 1 festgelegten Anforderungen für verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten wirtschaftlich problematisch sei. Corsica Ferries zufolge hätte dies die Mobilisierung eines ausschließlich für diese Hin- und Rückfahrten bestimmten Schiffes erforderlich gemacht, da die Fahrten jederzeit unter Einhaltung einer Mindestfrist von einer Woche durchgeführt werden müssten.

(1041) Die Kommission stellt fest, dass in den Gemeinwohlaufträgen und ihrem Anhang 1 drei Kategorien von Hin- und Rückfahrten vorgesehen sind: „Basis-“, „verschiebbare“ und „zusätzliche“ Hin- und Rückfahrten.

(1042) verschiebbare Hin- und Rückfahrten sind in Artikel 17 der Gemeinwohlaufträge geregelt, der bestimmt: „Um die Verkehrsorganisation zu optimieren, behält sich die Regionalbehörde das Recht vor, Hin- und Rückfahrten unter Einhaltung der Gesamtzahl der jährlichen Hin- und Rückfahrten gemäß Anhang 1 neu zu planen. Diese Fahrplanumstellung erfolgt im Rahmen einer Sitzung des in Artikel 10 Absatz 2 dieses Vertrages genannten Fachausschusses.“

(1043) Die Kommission stellt fest, dass verschiebbare Hin- und Rückfahrten keine zusätzlichen Hin- und Rückfahrten sind, die zu der Gesamtzahl der jährlichen Hin- und Rückfahrten addiert würden, sondern in dieser Gesamtzahl enthalten sind.

([288]) Wie in Erwägungsgrund 1055 angegeben, hat die Tatsache, dass die Konzessionsinhaber Termine für solche Hin- und Rückfahrten vorschlagen, keinen Einfluss auf die Wahl der tatsächlichen Termine, die letztlich dem öffentlichen Auftraggeber überlassen bleibt.

([289]) In der formalisierten Fassung des Anhangs 1 für Los 4, die die französischen Behörden der Kommission übermittelten, fehlten zwei Seiten. Die Kommission konnte jedoch die fehlenden Informationen in anderen Ausschreibungsunterlagen (Anhänge 2 und 3) abrufen und prüfen.

(1044) Zusätzliche Hin- und Rückfahrten sind in Artikel 18 der Gemeinwohlaufträge definiert, der bestimmt: „Im Zusammenhang mit dem Erfordernis, die öffentlichen Dienstleistungen zu erbringen, kann sich für den öffentlichen Auftraggeber die Notwendigkeit ergeben, den Auftragnehmer aufzufordern, punktuell zusätzliche Hin- und Rückfahrten bis zu der in Anhang 1 festgelegten Anzahl durchzuführen (die zusätzlichen Hin- und Rückfahrten) ….“

(1045) Die Kommission stellt fest, dass zusätzliche Hin- und Rückfahrten nur für drei Lose vorgesehen waren (10 Hin- und Rückfahrten für Los 1, 30 Hin- und Rückfahrten für Los 2 und 10 Hin- und Rückfahrten für Los 5).

(1046) Die französischen Behörden erklären, dass weder aus den Ausschreibungsunterlagen noch aus den Antworten des öffentlichen Auftraggebers auf die Fragen der Bewerber während des Vergabeverfahrens hervorgeht, dass die Bewerber verpflichtet seien, zusätzliche Schiffe für die verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten zu mobilisieren. Weiterhin erklären die französischen Behörden, dass gemäß den Artikeln 17 und 18 der Entwürfe der Gemeinwohlaufträge für die Durchführung von verschiebbaren und zusätzlichen Hin- und Rückfahrten eine Sitzung des in Artikel 10 Absatz 2 der Gemeinwohlaufträge vorgesehenen Fachausschusses erforderlich ist. Der Ausschuss erlaubt es dem von der Durchführung dieser Hin- und Rückfahrten betroffenen Konzessionsinhaber, auf Schwierigkeiten hinzuweisen, die mit dieser Durchführung verbunden sein könnten.

(1047) Die Kommission stellt fest, dass die Durchführung zusätzlicher Hin- und Rückfahrten nichts Neues war, da die vorherigen Gemeinwohlaufträge (Verträge 2021-2022), für die Corsica Ferries ein Angebot eingereicht hatte, ebenfalls zusätzliche Hin- und Rückfahrten in gleicher Zahl für die drei Lose vorsahen. Darüber hinaus hatten die an einer Bewerbung interessierten Wirtschaftsbeteiligten die Möglichkeit, Informationen über Zeiten hoher Nachfrage einzusehen, die zusätzliche Hin- und Rückfahrten erfordern könnten.

(1048) Die Kommission verweist weiterhin auf den Beschluss des Verwaltungsgerichts Bastia vom 20. Juli 2022 (Erwägungsgrund 274), in dem das Gericht in Bezug auf zusätzliche Hin- und Rückfahrten Folgendes festgestellt hat: „... unter diesen Umständen und angesichts der Tatsache, dass die Wirtschaftsbeteiligten über die Zeiten hoher Nachfrage im Seeverkehr, die einen Antrag auf zusätzliche Hin- und Rückfahrten rechtfertigen können, informiert sind und es SAS Corsica Ferries im Übrigen freisteht, die insbesondere von der regionalen Verkehrsbeobachtungsstelle Korsikas der Öffentlichkeit zugänglich gemachten Daten einzusehen, wie dies auch in Absatz 4.1 der Ausschreibungsbedingungen angegeben ist, führt die Untersuchung nicht zu dem Ergebnis, dass die in den Ausschreibungsunterlagen enthaltenen Informationen über verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten nicht ausreichen würden, den Bewerbern die Möglichkeit zu geben, den Umfang der Verpflichtungen der Bewerber zu beurteilen und ein Angebot einzureichen. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass der behauptete Verstoß gegen die Vorschriften über die Bekanntmachung und das Ausschreibungsverfahren das klagende Unternehmen benachteiligen könnte. Daraus folgt, dass der vorgebrachte Klagegrund nichtig ist“ ([290]).

(1049) Die Kommission stellt fest, dass die Antworten auf Fragen potenzieller Bewerber zu Hin- und Rückfahrten keine näheren Angaben zu bestimmten Aspekten der Ausschreibungsunterlagen enthielten, sondern die Bewerber allgemein auf die Ausschreibungsunterlagen verwiesen wurden, die als hinreichend klar angesehen wurden ([291]). Alle Bewerber hatten im Einklang mit den Grundsätzen der Transparenz, der Nichtdiskriminierung und der Gleichbehandlung über den Abschnitt „Fragen und Antworten“ Zugang zu denselben Informationen.

(1050) Die Kommission ist der Auffassung, dass den Ausschreibungsunterlagen in keiner Weise zu entnehmen ist, dass für zusätzliche oder verschiebbare Hin- und Rückfahrten eine bestimmte Flotte vorgehalten werden müsse. Dies bestätigen die vorherigen Gemeinwohlaufträge und die eingereichten Angebote. Dies wäre auch aus praktischer und wirtschaftlicher Sicht nicht machbar, da die Ausgleichsleistungen für öffentlichen Dienstleistungen nicht die Kosten für die Stilllegung von Schiffen decken, die die meiste Zeit ungenutzt geblieben wären ([292]).

(1051) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Ausschreibungsregeln in diesem Punkt hinreichend klar waren, um den Bewerbern die Abgabe eines Angebots zu ermöglichen.

(1052) Die Kommission stellt ferner fest, dass verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten als Instrumente konzipiert sind, die es ermöglichen, die öffentlichen Dienstleistungen bei langfristigen Gemeinwohlaufträgen im Rahmen eines Mechanismus, der einer Optionsklausel gemäß Artikel 43 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie über die Konzessionsvergabe ähnelt, an die tatsächliche Nachfrage oder die Witterungsbedingungen anzupassen.

([290]) Beschluss des Verwaltungsgerichts Bastia vom 20. Juli 2022, Erwägungsgrund 12.

([291]) Corsica Ferries ist der Ansicht, dass das OTC in seinen Antworten angegeben habe, dass Anhang 1 eine Mindestanforderung darstelle (Erwägungsgrund 529). Das OTC verwies jedoch lediglich auf die Ausschreibungsunterlagen.

([292]) Wären bestimmte Flotten für verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten erforderlich, würde dies zu zusätzlichen Kosten für diese Flotten führen, die nicht mit dem maximalen Ausgleich für Kosten im Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vereinbar sind.

(1053) Die Kommission stellt fest, dass die Konsultationsunterlagen Bewerber nicht daran hinderten, Vorschläge zu unterbreiten, und dass die erfolgreichen Angebote den Bestimmungen der Ausschreibungsregeln und des Vertragsentwurfs über verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten entsprachen.

(1054) Der Umstand, dass Corsica Linea und das Unternehmen „Groupement Corsica Linea — La Méridionale“ Termine für die zusätzlichen Hin- und Rückfahrten auf der Grundlage ihrer Erfahrungen mit dem Frachtbedarf und des Bedarfs, den das OTC in den Ausschreibungsunterlagen angegeben hat, vorgeschlagen haben, bedeutet nicht, dass die Hin- und Rückfahrten zwangsläufig genau zu diesen Terminen durchgeführt werden würden, sodass das OTC keine Hin- und Rückfahrten zu anderen Terminen beantragen könnte. Die Termine für diese zusätzlichen Hin- und Rückfahrten werden weiterhin vom Fachausschuss gemäß Artikel 10 Absatz 2 des Vertrags festgelegt und dem Konzessionsinhaber eine Woche im Voraus mitgeteilt.

(1055) Das vom Konzessionsinhaber vorgeschlagene Programm ist daher in keiner Weise für den öffentlichen Auftraggeber bindend, der je nach Bedarf über das Datum der Hin- und Rückfahrt entscheidet. Diese Feststellung wurde durch das Beispiel der zusätzlichen Hin- und Rückfahrten belegt, die 2023 tatsächlich für Los 1 durchgeführt wurden, das einzige Los, für das überhaupt zusätzliche Hin- und Rückfahrten stattfanden (Erwägungsgrund 389). Von den 30 zusätzlichen Hin- und Rückfahrten wurden 28 tatsächlich durchgeführt. Davon wurden drei zusätzliche Hin- und Rückfahrten an im vorläufigen Programm nicht vorgesehenen Terminen durchgeführt. Weiterhin nahm das OTC für fünf der „vorläufigen“ Termine keine zusätzlichen Hin- und Rückfahrten in Anspruch. Außerdem stellt die Kommission fest, dass das OTC im Jahr 2023 überhaupt keine verschiebbaren Hin- und Rückfahrten in Anspruch genommen hat.

(1056) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die ausgewählten Angebote den Bestimmungen der Ausschreibungsregeln und des Entwurfs des Gemeinwohlauftrags in Bezug auf verschiebbare und zusätzliche Hin- und Rückfahrten entsprechen und dass der von Corsica Linea und dem „Groupement Corsica Linea — La Méridionale“ vorgeschlagene Hin- und Rückreisezeitplan nicht begünstigt wurde.

7.3.6.3. Schlussfolgerung

(1057) Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse kann die Kommission nicht zu dem Schluss gelangen, dass Corsica Ferries mit Marktzutrittsschranken konfrontiert gewesen sei, die das Unternehmen an einer Bewerbung gehindert und zu einer diskriminierenden Behandlung geführt hätten.

7.3.7. *Keine Diskriminierung in Bezug auf die Methode zur Berechnung des Ausgleichs*

(1058) In Randnummer 20 des DAWI-Rahmens heißt es: „Betraut eine Behörde mehrere Unternehmen mit der Erbringung ein und derselben Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, sollten die Ausgleichsleistungen für jedes dieser Unternehmen anhand derselben Methode berechnet werden.“

(1059) Da die Erbringung der Gemeinwohlleistung auf jeder Strecke einem einzigen Unternehmen oder einer einzigen Unternehmensgruppe (d. h. Corsica Linea, La Méridionale oder dem „Groupement Corsica Linea — La Méridionale“, siehe Tabelle 13) übertragen wird, ist die Kommission der Auffassung, dass im vorliegenden Fall keine Diskriminierung im Sinne der Randnummer 20 des DAWI-Rahmens vorliegen kann. In jedem Fall stellt die Kommission fest, dass der Ausgleich für jeden Gemeinwohlauftrag nach denselben Grundsätzen berechnet wurde (Abschnitt 3.7.2).

(1060) Darüber hinaus enthält die Mitteilung zu Auslegungsfragen zur Seekabotageverordnung auch spezifische Bestimmungen über die Anwendung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung bei der Seekabotage. Sie bestimmt, dass die Mitgliedstaaten einem bestimmten Schifffahrtsunternehmen keine maßgeschneiderten Verpflichtungen auferlegen dürfen, die andere Reeder der Union daran hindern würden, in den Markt einzutreten, und keine anderen Verpflichtungen mit dieser Wirkung anwenden dürfen ([293]). In der Mitteilung wird insbesondere auf zwei Arten von Vertragsklauseln hingewiesen, die die Bedingungen für die Übernahme von Schiffen früherer Betreiber eines öffentlichen Dienstes ([294]) und die Bedingungen für die Besatzung ([295]) betreffen.

(1061) Im vorliegenden Fall sehen die Gemeinwohlaufträge keine speziell für eine bestimmte Schifffahrtsgesellschaft geltenden Verpflichtungen vor, insbesondere keine Verpflichtungen in Bezug auf die Übernahme der Schiffe des ausscheidenden Betreibers oder in Bezug auf die Besatzung.

([293]) Abschnitt 5.3.2.
([294]) Abschnitt 5.3.2.1.
([295]) Abschnitt 5.3.2.2.

(1062) Die Beteiligten haben sich nicht zu diesem Punkt geäußert.

(1063) Die Gemeinwohlaufträge stehen daher im Einklang mit Randnummer 20 des DAWI-Rahmens und Artikel 4 Absatz 1 der Seekabotageverordnung.

7.3.8. *Höhe der Ausgleichsleistungen*

(1064) Nach Randnummer 21 des DAWI-Rahmens „[darf d]ie Höhe der Ausgleichsleistung… nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Nettokosten für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einschließlich eines angemessenen Gewinns abzudecken".

(1065) Nach Randnummer 22 kann die Höhe der Ausgleichsleistungen auf der Grundlage der erwarteten Kosten und Einnahmen oder auf der Grundlage der tatsächlich angefallenen Kosten und erzielten Einnahmen oder aber, entsprechend den Effizienzanreizen, die die Mitgliedstaaten im Einklang mit den Randnummern 40 und 41 von Beginn an setzen wollen, auf der Grundlage einer Kombination aus beiden Modellen festgelegt werden.

(1066) In Randnummer 23 ist festgelegt, dass Ausgleichsleistungen, die ganz oder teilweise auf den erwarteten Kosten und Einnahmen beruhen, im Betrauungsakt anzugeben sind. Die erwarteten Kosten und Einnahmen müssen auf schlüssigen und nachvollziehbaren Parametern im Hinblick auf das wirtschaftliche Umfeld, in dem die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbracht wird, beruhen. Diese müssen gegebenenfalls auf der Sachkenntnis der für den Sektor zuständigen Aufsichtsbehörden oder anderer, unternehmensunabhängiger Stellen basieren. Die Mitgliedstaaten müssen die Quellen angeben, auf denen ihre Annahmen beruhen. In die Kostenschätzung müssen die während der Dauer des Betrauungszeitraums zu erwartenden Effizienzgewinne des Erbringers der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einfließen.

(1067) Wie in Artikel 30 der Gemeinwohlaufträge (Erwägungsgrund 293) dargelegt, dürfen die maximalen Ausgleichszahlungen, die das OTC dem Konzessionsinhaber für seine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bezahlt, nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Nettokosten der Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns zu decken.

(1068) Im vorliegenden Fall wird die Höhe der Ausgleichsleistungen für die DAWI *ex ante* anhand der Kostenallokationsmethode berechnet, wie sie in der vorläufigen Betriebsrechnung der Konzessionsinhaber für jedes Los (Anhang 9), das Bestandteil der Gemeinwohlaufträge ist, angegeben ist. Die in Anhang 9 festgelegte Höhe der Ausgleichsleistungen kann nicht *ex post* erhöht werden, sondern unterliegt Effizienzanreizen (Erwägungsgründe 301 und 302) und einer *Ex-post*-Kontrolle (Erwägungsgrund 319), die einen Rückforderungsmechanismus im Falle einer Überkompensation vorsieht.

(1069) Im Rahmen der Vergabe der Gemeinwohlaufträge vergewisserten sich die französischen Behörden, dass die von Corsica Linea und La Méridionale eingereichten finanziellen Angebote auf objektiven und plausiblen Annahmen beruhten und die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllten, einschließlich der Mindestkapazität im Fracht- und Personenverkehr und der Verpflichtungen in Bezug auf die Tarife für den Güter- und Personenverkehr.

(1070) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Randnummern 21 bis 23 des DAWI-Rahmens erfüllt sind.

7.3.8.1. Nettokosten für die Erfüllung der Verpflichtungen zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen

(1071) In Randnummer 24 des DAWI-Rahmens heißt es, dass die zur Erfüllung der Verpflichtungen zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen erforderlichen bzw. wahrscheinlich erforderlichen Nettokosten unter Anwendung der Net-avoided-cost-Methode (Methode zur Berechnung der vermeidbaren Nettokosten) ermittelt werden sollten, sofern dies nach dem EU-Recht oder einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgeschrieben ist; andernfalls sollte die genannte Methode nach Möglichkeit zur Anwendung kommen.

(1072) Auch wenn die Kommission die Net-avoided-cost-Methode als genaueste Methode zur Bestimmung der durch eine Verpflichtung zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen entstehenden Kosten ansieht, kann nach Randnummer 27 des DAWI-Rahmens die Anwendung dieser Methode in bestimmten Fällen nicht möglich oder nicht geeignet sein. In solchen Fällen kann die Kommission, wenn dies begründet ist, andere Methoden zur Berechnung der Nettokosten für die Erfüllung von Verpflichtungen zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen, akzeptieren, z. B. die Kostenallokationsmethode.

(1073) Im vorliegenden Fall haben die französischen Behörden die Kostenallokationsmethode angewandt (siehe Erwägungsgründe 307 bis 309), was nach Ansicht von Corsica Ferries nicht gerechtfertigt ist (Erwägungsgründe 493 bis 498).

(1074) *Zunächst* sei daran erinnert, dass im Einklang mit dem DAWI-Rahmen beide Methoden (d. h. die Net-avoided-cost-Methode und die Kostenallokationsmethode), sofern sie korrekt angewandt werden, gültige Methoden zur Berechnung des angemessenen Ausgleichsbetrags sind. Beide Methoden beruhen auf Annahmen über zusätzliche oder direkte Einnahmen und Kosten im Zusammenhang mit der Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und unterliegen daher — entgegen den Behauptungen von Corsica Ferries — vergleichbaren methodischen Zwängen.

(1075) *Zweitens* bedeutet die Net-avoided-cost-Methode die Ermittlung der Kosten und Einnahmen des Unternehmens in einem hypothetischen Szenario ohne DAWI. Die Tätigkeiten von Corsica Linea und La Méridionale auf den Strecken zwischen Korsika und dem Festland sind jedoch von der Existenz der DAWI abhängig. Im Rahmen der Betreiberkonsultation erklärten sie, dass sie ohne einen Gemeinwohlauftrag überhaupt keine kommerziellen Dienstleistungen zwischen Korsika und dem französischen Festland anbieten würden (Erwägungsgrund 234). Entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries vertritt die Kommission auf der Grundlage der Angaben in den Erwägungsgründen 817 bis 825 und 870 die Auffassung, dass die französischen Behörden keinen offensichtlichen Fehler begangen haben, als sie die Erklärungen von Corsica Linea und La Méridionale während der Betreiberkonsultation berücksichtigten. Daher konnte kein relevantes hypothetisches Szenario herangezogen werden, bei dem die Betreiber ohne die DAWI auf den Strecken zwischen Korsika und dem Festland auf kommerzieller Basis tätig wären, was bedeutet, dass die Net-avoided-cost-Methode nicht anwendbar war.

(1076) Folglich ist das Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgrund 493 bis 498) zurückzuweisen.

(1077) In Bezug auf die Kostenallokationsmethode umfasst diese gemäß den Randnummern 28 und 29 des DAWI-Rahmens die Berechnung der Nettokosten für die Erfüllung der Verpflichtung zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen als Differenz zwischen den im Betrauungsakt festgelegten und geschätzten Kosten und den Einnahmen des für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen benannten Dienstleistungserbringers. Die zu berücksichtigenden Kosten umfassen sämtliche für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erforderlichen Kosten.

(1078) Nach Randnummer 31 des DAWI-Rahmens gilt: Übt das mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraute Unternehmen daneben jedoch auch noch andere Tätigkeiten aus, bei denen es sich nicht um die betreffenden Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt, können die zu berücksichtigenden Kosten alle unmittelbaren Kosten, die zur Erfüllung der Verpflichtung zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen erforderlich sind, sowie einen angemessenen Beitrag zu den mittelbaren Kosten, die für die DAWI und andere Tätigkeiten gemeinsam anfallen, abdecken. Als Kosten, die mit anderen Tätigkeiten als der Erbringung der betreffenden Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse verbunden sind, gelten alle unmittelbaren Kosten sowie ein angemessener Beitrag zu den Gemeinkosten. Zur Ermittlung des angemessenen Beitrags zu den Gemeinkosten können die Marktpreise für den Einsatz der Ressourcen, sofern bekannt, als Referenzwert verwendet werden. Sind derartige Marktpreise nicht bekannt, kann der angemessene Beitrag zu den Gemeinkosten anhand der Höhe des angemessenen Gewinns ([296]), den das Unternehmen mit den Tätigkeiten, bei denen es sich nicht um Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt, voraussichtlich erzielen wird, oder gegebenenfalls anhand anderer, besser geeigneter Methoden ermittelt werden.

(1079) Im vorliegenden Fall üben die Betreiber eines öffentlichen Dienstes auch kommerzielle Tätigkeiten aus. Daher ist nach Randnummer 31 des DAWI-Rahmens zu prüfen, ob bei der Berechnung der Höhe der Ausgleichsleistungen alle unmittelbaren Kosten im Zusammenhang mit den DAWI sowie ein angemessener Beitrag zu den mittelbaren Gemeinkosten berücksichtigt werden.

(1080) Ferner ist darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof der Europäischen Union im *BUPA*-Urteil unter Hinweis auf die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit des Ausgleichs festgestellt hat, dass „[das] Ermessen ..., über das der Mitgliedstaat bei der Definition einer gemeinwirtschaftlichen Aufgabe und der Festlegung der Bedingungen für ihre Durchführung einschließlich der Beurteilung der Mehrkosten verfügt, die bei der von komplexen wirtschaftlichen Fakten abhängigen Ausführung der Aufgabe entstanden sind, die Kontrolle, zu der die Kommission ermächtigt ist, auf offenkundige Fehler beschränkt [ist]“ und dass „die Kontrolle der Verhältnismäßigkeit des Ausgleichs für die Erfüllung einer ... gemeinwirtschaftlichen Aufgabe ... auf die Prüfung beschränkt [ist], ob dieser Ausgleich für die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Aufgabe unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen erforderlich ist ... oder ob umgekehrt die fragliche Maßnahme in Bezug auf den verfolgten Zweck offenkundig ungeeignet ist ...“ ([297]).

([296]) Der angemessene Gewinn wird *ex ante* (auf der Grundlage der erwarteten Gewinne und nicht auf der Grundlage der erzielten Gewinne) ermittelt, um dem Unternehmen nicht den Anreiz zu nehmen, bei der Durchführung von nicht in den Rahmen der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse fallenden Tätigkeiten Effizienzgewinne zu erzielen.

([297]) Urteil vom 12. Februar 2008, BUPA, (T-289/03, ECLI:EU:C:2008:29, Rn. 220 und 222).

(1081) Wie in Erwägungsgrund 308 dargelegt, werden die unmittelbaren Kosten der Personen- und Frachttätigkeiten auf der Grundlage der Zahl der Fahrgäste bzw. des Frachtvolumens (in Lfm.), die die Konzessionsinhaber im Rahmen der in den Gemeinwohlaufträgen vorgesehenen Kapazitätsverpflichtungen garantieren müssen, den DAWI zugewiesen, während die gemeinsamen Kosten, die den Großteil der Betriebskosten der Konzessionsinhaber ausmachen, den DAWI im Verhältnis zu der Kapazität (ausgedrückt in m^3 Volumen) zugewiesen werden, die bei dem Schiff für die DAWI-Tätigkeiten reserviert sind. Dieser Ansatz führt zu einem ungefähren Anteil von [60-75] % der Gesamtkosten für die DAWI auf allen Strecken (siehe Tabelle 30) mit Ausnahme der öffentlichen Dienstleistungen zwischen Marseille und Propriano, bei denen 100 % der Gesamtkosten den DAWI zugewiesen werden.

(1082) Was die Aufteilung der Kosten auf der Strecke zwischen Marseille und Propriano betrifft, so ist die vollständige Umlage der Kosten auf die DAWI gerechtfertigt, da die gesamte von Corsica Linea erbrachte Dienstleistung als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse angesehen wird. Dies deshalb, weil auf dieser Strecke ein vollständiges Marktversagen festgestellt wurde (Erwägungsgründe 170 und 239).

(1083) Bei den übrigen Strecken legten die Betreiber eines öffentlichen Dienstes in Bezug auf die unmittelbar mit Personen- und Güterverkehrsdiensten verbundenen Kosten, die nur einige Kostenposten betreffen (die rund [10-25] % der Gesamtkosten pro Strecke ausmachen), rund [0-20] % der unmittelbaren Kosten im Zusammenhang mit dem Personenverkehr und [80-100] % der unmittelbaren Frachtkosten auf die DAWI um. Die Kommission hat geprüft, ob diese spezifischen Umlegungsschlüssel im Rahmen der DAWI-Verpflichtungen gerechtfertigt waren, indem sie das Verhältnis zwischen der Zahl der Fahrgäste und dem Frachtvolumen (in Lfm.) im Zusammenhang mit den DAWI gemäß den Gemeinwohlaufträgen einerseits und der Gesamtzahl der Fahrgäste und des Frachtvolumens (in Lfm.) andererseits berechnete, die in der vorläufigen Betriebsrechnung der Konzessionsinhaber Corsica Linea und La Méridionale für jedes Los ausgewiesen ist (Anhang 9). Die Kommission stellt fest, dass dieses Verhältnis den spezifischen Umlegungsschlüssel entspricht, die auf die unmittelbaren Kosten angewandt werden, und kommt daher zu dem Schluss, dass diese Schlüssel gerechtfertigt sind.

(1084) Was die Gemeinkosten betrifft, die den größten Teil der Kosten ausmachen (rund [70-90] % der Gesamtkosten je Strecke), so haben die Betreiber eines öffentlichen Dienstes rund [60-75] % dieser Kosten auf die DAWI umgelegt. Bei der Prüfung, ob dieser Verteilungsschlüssel gerechtfertigt ist, hat die Kommission die folgenden Elemente berücksichtigt:

(1085) *Erstens* stellt die Kommission fest, dass die Gemeinwohlauftragsverpflichtungen hauptsächlich den Güterverkehr betreffen. Auf der Grundlage der von den französischen Behörden im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens übermittelten Informationen, aus denen die Kapazitäten der auf den Strecken des Gemeinwohlauftrags eingesetzten Schiffe (in m^3), aufgeschlüsselt nach Fracht- und Personenverkehrskapazitäten, hervorgehen, stellt die Kommission fest, dass die Frachtkapazität der von Corsica Linea und La Méridionale eingesetzten Schiffe als Prozentsatz der Gesamtkapazität der Schiffe (in m^3) durchschnittlich 73 % beträgt.

(1086) Da der Güterverkehr, wie in Erwägungsgrund 976 beschrieben, unregelmäßig ist, hält es die Kommission für angemessen, die Gemeinkosten eines Schiffes nach der vom Betreiber für die öffentlichen Dienstleistungen reservierten Frachtkapazität des Schiffes, um die Nachfrage jederzeit decken zu können, auch in Spitzenzeiten, in denen die Frachtkapazität der Schiffe im Allgemeinen fast vollständig ausgeschöpft ist, aufzuteilen. ([298]) Aus diesen Gründen ist es gerechtfertigt, auf allen Strecken einen gemeinsamen Kostenumlegungsschlüssel von rund [60-75] % anzuwenden (unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Bereitstellung einiger Plätze für medizinische Fahrgäste, die die Minderheit der Fahrgäste im Seeverkehr ausmachen, vernachlässigbar ist und jedenfalls den Anteil der Gemeinkosten, die den DAWI zugewiesen werden könnten, nur erhöhen würde).

(1087) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die Umlegungsschlüssel *Ex-post*-Kontrollen unterliegen, bei denen die tatsächliche Nutzung der Schiffe für die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und kommerzielle Dienstleistungen berücksichtigt wird (Erwägungsgrund 314). Dies bedeutet, dass die Umlegungsschlüssel und damit der Beihilfebetrag angepasst werden, wenn die Zahl der kommerziellen Fahrgäste oder das Volumen des gewerblichen Güterverkehrs höher ist als die in den vorläufigen Betriebsrechnungen (Anhang 9) angegebenen erwarteten Mengen (wobei der Beihilfebetrag nicht nachträglich erhöht werden kann (Erwägungsgrund 314)).

([298]) Die Kommission stellt fest, dass bei hoher Nachfrage die von Corsica Linea und La Méridionale auf den Strecken zwischen Marseille und Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse und Porto-Vecchio eingesetzten Schiffe fast vollständig ausgelastet sein sollten (rund 90 % der Frachtkapazität des Schiffes würden zu Spitzenzeiten genutzt).

(1088) *Zweitens* prüfte die Kommission, ob die Aufteilung der Gemeinkosten auch im Verhältnis zur Höhe des angemessenen Gewinns, den das Unternehmen bei nicht unter die DAWI fallenden Tätigkeiten, d. h. kommerziellen Tätigkeiten, erzielen müsste, als angemessen angesehen werden könnte. Auf der Grundlage der vorläufigen Betriebsrechnungen für jedes Los (Anhang 9) ist die Kommission der Auffassung, dass der erwartete Gewinn aus kommerziellen Dienstleistungen einen angemessenen Gewinn nicht übersteigt. Insbesondere ist der erwartete Gewinn aus kommerziellen Dienstleistungen (gemessen als Betriebsgewinnspanne) relativ begrenzt (im Durchschnitt [...] %) und liegt nicht über dem Marktreferenzwert von 7,8 %, der von den französischen Behörden auf der Grundlage einer unabhängigen Studie zur Analyse der Rentabilität einer Stichprobe vergleichbarer Schifffahrtsunternehmen ermittelt wurde (Erwägungsgrund 311).

(1089) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die von den französischen Behörden für die Anwendung der Kostenallokationsmethode festgelegten Grundsätze gültig sind und mit den Randnummern 28 bis 31 des DAWI-Rahmens im Einklang stehen. Diese Grundsätze erlauben es, den DAWI alle unmittelbaren Kosten, die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erforderlich sind, sowie einen angemessenen Beitrag zu den mittelbaren Gemeinkosten zuzuweisen. Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass die französischen Behörden ausreichende Nachweise dafür vorgelegt haben, dass die spezifischen Umlegungsschlüssel nicht offensichtlich falsch sind, da ihre Anwendung zu einem Anteil an den auf die DAWI umgelegten Kosten führt, der gerechtfertigt ist und einen angemessenen Beitrag der mittelbaren Gemeinkosten zu den DAWI widerspiegelt.

(1090) Zusammenfassend ist die Kommission der Auffassung, dass die Kostenallokationsmethode von den französischen Behörden korrekt angewandt wurde und dass das Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgründe 484 bis 491), wonach die Kostenumlegungsschlüssel nicht objektiv seien und einen unverhältnismäßig hohen Anteil der Kosten für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse aufwiesen, zurückzuweisen sind.

7.3.8.2. Einnahmen

(1091) Nach Randnummer 32 des DAWI-Rahmens müssen die zu berücksichtigenden Einnahmen mindestens die gesamten mit der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erzielten Einnahmen, so wie im Betrauungsakt aufgeführt, umfassen, sowie die in Randnummer 45 genannten überschüssigen Gewinne aus besonderen und ausschließlichen Rechten, auch wenn diese mit anderen Tätigkeiten verbunden sind.

(1092) Gemäß Randnummer 32 des DAWI-Rahmens sehen die Gemeinwohlaufträge vor, dass die unmittelbar mit der Erbringung der DAWI verbundenen Einnahmen bei der Berechnung der Höhe der Ausgleichsleistungen berücksichtigt werden (Erwägungsgrund 293). Diese Einnahmen sind in Anhang 9 der Gemeinwohlaufträge (der die vorläufigen Betriebsrechnungen des Konzessionsinhabers enthält) aufgeführt und werden auf der Grundlage der in den Gemeinwohlaufträgen enthaltenen Verpflichtungen in Bezug auf den Güter- und Personenverkehr, der geltenden Tarife und der Anzahl der in den Gemeinwohlaufträgen geforderten Hin- und Rückfahrten berechnet.

(1093) Entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries (Erwägungsgründe 499 bis 502) verleihen die öffentlichen Dienstleistungen den Konzessionsinhabern keine ausschließlichen Rechte, sodass, wie in Randnummer 45 des DAWI-Rahmens bestimmt, bei der Berechnung des Ausgleichs die mit kommerziellen Dienstleistungen verbundenen Gewinne nicht berücksichtigt werden dürfen. Wie in den Erwägungsgründen 728 bis 988 dargelegt, ist die Kommission der Auffassung, dass es, wie von den französischen Behörden festgestellt, eine echte DAWI für die Beförderung von Personen und Gütern auf dem Seeweg zwischen Marseille und Frankreich gibt. Darüber hinaus verbieten es die Gemeinwohlaufträge anderen Marktteilnehmern nicht, im Rahmen der unilateralen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen kommerzielle Dienstleistungen zwischen Marseille und Korsika anzubieten. Die Gemeinwohlaufträge gewähren den Konzessionsinhabern daher keine besonderen oder ausschließlichen Rechte.

(1094) Schließlich legt Corsica Ferries den Standpunkt der Kommission zu der Frage, ob in Gemeinwohlaufträgen den Betreibern eines öffentlichen Dienstes Ausschließlichkeit gewährt wird, offensichtlich falsch aus (Erwägungsgrund 501). Die Tatsache, dass der französische Conseil de la concurrence (Wettbewerbsrat) und die Autorité de la concurrence (Wettbewerbsbehörde) in der Vergangenheit anerkennen konnten, dass die Auftragnehmer im Rahmen früherer Gemeinwohlaufträge *de facto* von Marktexklusivitätsrechten profitierten, belegt in keiner Weise, dass die Gemeinwohlaufträge den Auftragnehmern auch jetzt besondere oder ausschließliche Rechte gewährten. Darüber hinaus vertrat die Kommission in ihrer Entscheidung über die staatlichen Beihilfen, die im Rahmen der Gemeinwohlaufträge des Zeitraums 2007-2013 gewährt wurden, nicht die Auffassung, dass — im Gegensatz zu dem, was Corsica Ferries zu unterstellen scheint — den Auftragnehmern mit den Gemeinwohlaufträgen besondere oder ausschließliche Rechte eingeräumt worden wären ([299]).

([299]) Beschluss 2013/435/EU.

(1095) Jedenfalls ist in Randnummer 45 des DAWI-Rahmens lediglich bestimmt, dass bei der Übertragung ausschließlicher Rechte an den Betreiber von öffentlichen Dienstleistungen die durch die besonderen oder ausschließlichen Rechte erwirtschafteten überschüssigen Gewinne, auch wenn sie mit anderen Tätigkeiten zusammenhängen, berücksichtigt werden müssen. Wie in Erwägungsgrund 1088 angegeben, übersteigen die erwarteten Gewinne aus kommerziellen Dienstleistungen jedoch einen angemessenen Gewinn nicht.

(1096) Schließlich können die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, wie in Artikel 32 der Gemeinwohlaufträge (Erwägungsgrund 296) ausgeführt, nicht frei über die Gewinne verfügen, die sie durch ihre nicht zu den Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gehörenden Tätigkeiten erzielt haben. Sie müssen die durch diese Tätigkeiten erwirtschafteten Gewinne reinvestieren, um die Ziele der Verbesserung der Umweltqualität der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu erreichen. Nicht verwendete Überschüsse sind nach Ablauf des Vertrages vollständig an den öffentlichen Auftraggeber zurückzuzahlen. Selbst wenn die Gemeinwohlaufträge den Konzessionsinhabern ein ausschließliches Recht einräumen würden (was nicht der Fall ist) und dieses ausschließliche Recht zu einem übermäßigen Gewinn führen würde (was nicht der Fall ist), stünde der Ansatz der französischen Behörden daher im Einklang mit Randnummer 46 des DAWI-Rahmens, wonach gewerbliche Gewinne ganz oder teilweise der Finanzierung der DAWI zuzuweisen sind. Dies wird durch die in Artikel 32 der Gemeinwohlaufträge festgelegten Verpflichtungen gewährleistet.

7.3.8.3 Angemessener Gewinn

(1097) Die Bestimmungen bezüglich eines angemessenen Gewinns sind in den Randnummern 33 bis 38 des DAWI-Rahmens dargelegt.

(1098) Randnummer 33 definiert „angemessenen Gewinn“ als die Kapitalrendite, die ein durchschnittliches Unternehmen zugrunde legt, um unter Berücksichtigung des jeweiligen Risikos zu entscheiden, ob es die betreffende Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für die gesamte Dauer der Betrauung erbringt. Die Höhe des Risikos hängt vom Wirtschaftszweig, der Art der Dienstleistung und der Ausgestaltung des Ausgleichsmechanismus ab. Jedoch ist in Randnummer 34 bestimmt, dass in begründeten Fällen für die Ermittlung des angemessenen Gewinns auf andere Indikatoren als die Kapitalrendite zurückgegriffen werden kann, z. B. durchschnittliche Eigenkapitalrendite während des Betrauungszeitraums, Rendite des eingesetzten Kapitals, Gesamtkapitalrendite oder Umsatzrendite.

(1099) Randnummer 35 des Rahmens bestimmt, dass unabhängig vom gewählten Indikator der Mitgliedstaat der Kommission einen Nachweis dafür vorlegen muss, dass der voraussichtliche Gewinn nicht höher ist als der, den ein typisches Unternehmen bei der Entscheidung darüber, ob es die Dienstleistung erbringt, zugrunde legen würde; dies kann beispielsweise durch Verweise auf Einnahmen geschehen, die bei ähnlichen Verträgen unter Wettbewerbsbedingungen erzielt wurden.

(1100) Wie in Erwägungsgrund 310 angegeben, bestimmt Artikel 39 der Gemeinwohlaufträge, dass ein angemessener Gewinn dem Verhältnis zwischen den gegenwärtigen Einkünften vor Steuern und den Zinsen und dem Umsatz aus DAWI-Tätigkeiten einschließlich Ausgleichsleistungen gemäß Anhang 9 (die „Betriebsgewinnspanne“) entspricht. Für jede Strecke darf der angemessene Gewinn während der gesamten Vertragslaufzeit 2,13 % nicht übersteigen.

(1101) Dieser maximale Gewinn ergibt sich aus den finanziellen Angeboten der Gemeinwohlauftrag-Auftragnehmer (Anhang 9) und wurde von den französischen Behörden mit der durchschnittlichen Betriebsgewinnspanne anderer Schifffahrtsunternehmen in Europa verglichen (Erwägungsgrund 311). Die Vertragsbestimmungen über einen angemessenen Gewinn sehen ferner vor, dass der Höchstsatz des Gewinns unter keinen Umständen nach oben korrigiert werden darf, außer im Falle von Marktstörungen und vorbehaltlich einer zusätzlichen unabhängigen Untersuchung, die eine Änderung dieses Satzes rechtfertigt.

(1102) Die Kommission stellt zunächst fest, dass der Indikator Betriebsgewinnspanne anstelle der Kapitalrendite im vorliegenden Fall ein angemessener und hinreichend begründeter Indikator für die Schätzung der Höhe des Gewinns ist.

(1103) Die französischen Behörden haben erläutert, dass es im vorliegenden Fall nicht möglich ist, für Seeverkehrsunternehmen, die Schiffe mieten oder chartern, die Kapitalrendite zu berechnen, die im DAWI-Rahmen definiert ist als der interne Ertragssatz, den das Unternehmen während der Laufzeit des Vorhabens mit seinem investierten Kapital erzielt, da es keine Anfangsinvestition für die spezifischen Dienstleistungen im Rahmen der Gemeinwohlaufträge gibt. Die Kommission stellt ferner fest, dass Buchführungsdaten (z. B. die Betriebsgewinnspanne) auch in früheren DAWI-Entscheidungen verwendet wurden, um die Höhe des angemessenen Gewinns zu schätzen ([300]).

(1104) Corsica Ferries bestreitet die Berechnung eines angemessenen Gewinns auf der Grundlage der aktuellen Einnahmen vor Steuern (oder Betriebsgewinnspanne), da die Daten zu den DAWI-Kosten ihrer Ansicht nach in der Gewinn- und Verlustrechnung der Begünstigten nicht leicht zu erkennen seien, sondern eine fragwürdige Aufteilung der verschiedenen Kostenpositionen zwischen DAWI- und Nicht-DAWI-Tätigkeiten erforderten (Erwägungsgrund 504). Die Kommission stellt demgegenüber fest, dass die Betreiber von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in Anhang 9 eine detaillierte Aufschlüsselung ihrer geschätzten und tatsächlichen Kosten vorlegen müssen. Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass die Grundsätze der Kostenallokation und die spezifischen Kostenumlegungsschlüssel in Anhang 9 zur Ermittlung der geschätzten Kosten im Zusammenhang mit den DAWI gerechtfertigt und angemessen sind, wie in den Erwägungsgründen 1079 bis 1089 erläutert.

(1105) Darüber hinaus ist, wie im Einleitungsbeschluss dargelegt, die Verwendung einer vergleichenden Untersuchung zur Schätzung des angemessenen Gewinns eine geeignete Methode ([301]). Die Kommission stellt ferner fest, dass Corsica Ferries die Relevanz der Ergebnisse dieser Marktstudie in ihren Stellungnahmen nicht bestritten hat.

(1106) Da die Gemeinwohlaufträge einen maximalen Gewinn von 2,13 % vorgeben, d. h. deutlich weniger als in der von den französischen Behörden in Auftrag gegebenen vergleichenden Untersuchung geschätzt, und dieser Gewinn grundsätzlich nicht nachträglich erhöht werden kann, ist die Kommission der Auffassung, dass der in den Gemeinwohlaufträgen festgelegte Gewinn ein angemessenes Niveau nicht überschreitet und die Gemeinwohlaufträge daher mit den Randnummern 33 bis 38 des DAWI-Rahmens im Einklang stehen.

7.3.8.4. Effizienzanreize

(1107) Unter Randnummer 39 des DAWI-Rahmens heißt es, dass die Mitgliedstaaten bei der Ausarbeitung des Modells für die zu leistenden Ausgleichszahlungen Anreize vorsehen müssen, damit in effizienter Weise hochwertige Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbracht werden, es sei denn, sie können begründen, dass dies nicht möglich oder angemessen ist.

(1108) Die Randnummern 40 und 41 lassen den Mitgliedstaaten einen Ermessensspielraum hinsichtlich der Form solcher Anreize. In den Randnummern 42 und 43 ist jedoch festgelegt, dass Mechanismen zur Schaffung von Anreizen für Effizienzverbesserungen auf objektiven und messbaren Daten und Kriterien beruhen müssen, die im Betrauungsakt festzulegen und einer transparenten *Ex-post*-Bewertung durch eine vom Erbringer der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unabhängigen Einheit zu unterziehen sind. Weiterhin sollten Effizienzgewinne unbeschadet der zu erbringenden Qualität der Dienstleistungen erreicht werden und sollten die in den EU-Rechtsvorschriften verankerten Normen erfüllen.

(1109) Wie in Erwägungsgrund 302 dargelegt, ist der Effizienzmechanismus, der auf die Ausgleichsleistungen für Betriebskosten angewandt wird, in Artikel 35 Absatz 3 der Gemeinwohlaufträge festgelegt. In der Praxis ist der Effizienzmechanismus in der Indexierung des Betriebsausgleichs enthalten, insofern die Ausgleichsleistungen weniger stark steigen werden als die tatsächliche Inflation. Darüber hinaus schreibt Artikel 35 Absatz 4 der Gemeinwohlaufträge vor, dass der tatsächliche Ausgleichsbetrag auf der Grundlage des Jahresberichts bezahlt wird, den die Anbieter von öffentlichen Dienstleistungen dem OTC vorlegen. Gemäß Artikel 46 der Gemeinwohlaufträge umfasst der Jahresbericht die aktualisierte Betriebsrechnung im gleichen Format wie die vorläufige

([300]) Siehe beispielsweise den Beschluss 2012/321/EU der Kommission vom 25. Januar 2012 über die Maßnahme SA.14588 (C 20/09) Belgiens zugunsten von De Post — La Poste (jetzt „bpost“) (ABl. L 170 vom 29.6.2012, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj); Beschluss vom 1. August 2014 in der Sache SA.35608 — Hellenic Post — Compensation for the financing of the universal postal service (ABl. C 348 vom 3.10.2014, S. 48) und Beschluss vom 29. Januar 2016 in der Sache SA.41702 — Ireland — Risk Equalisation Scheme (ABl. C 104 vom 18.3.2016, S. 2).

([301]) Diese Methode wurde im Beschluss (EU) 2022/348 der Kommission vom 17. Juni 2021 über die von Italien und der Region Toskana durchgeführten Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) zugunsten von Toremar und seinem Erwerber Moby angewandt (ABl. L 64 vom 2.3.2022, S. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

Betriebsrechnung (Anhang 9) unter Berücksichtigung der Kostenindexierung sowie einen Vermerk, in dem die Differenz zwischen den tatsächlichen und den erwarteten Einnahmen und Kosten verglichen und erläutert wird. Den französischen Behörden zufolge wird die Prüfung von einem externen Rechnungsprüfer durchgeführt, der vom OTC im Anschluss an ein Ausschreibungsverfahren ausgewählt wird. Die tatsächliche Höhe der Ausgleichsleistungen beruht daher auf einer transparenten *Ex-post*-Bewertung, die von einer vom Erbringer der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unabhängigen Einheit durchgeführt wird.

(1110) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass der Mechanismus für die *Ex-post*-Überprüfung der Höhe der Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 35 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge auch bestimmte Effizienzanreize vorsieht. Artikel 35 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge sieht vor, dass im Falle einer Überkompensation (insbesondere, wenn die Kapazität der für die DAWI reservierten Schiffe für kommerzielle Dienstleistungen genutzt wird) die Hälfte etwaiger überschüssiger Ausgleichsleistungen von den Konzessionsinhabern einbehalten werden kann, höchstens jedoch 5 % der Ausgleichsleistungen. Die Tatsache, dass die Betreiber von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gegebenenfalls einen Teil der Überkompensation einbehalten dürfen, stellt einen Anreiz für diese dar, die Kapazität des Schiffes so effizient wie möglich zu nutzen. Insbesondere bietet sie einen Anreiz, Kapazitäten, die im Prinzip für die DAWI reserviert sind, für kommerzielle Dienstleistungen zu nutzen, wenn diese Kapazität andernfalls ungenutzt bliebe, wodurch sich die Kosten der DAWI verringern.

(1111) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die Randnummern 40 bis 43 des DAWI-Rahmens erfüllt sind.

(1112) Corsica Ferries macht geltend, dass der in Artikel 35 Absatz 3 der Gemeinwohlaufträge vorgesehene Effizienzmechanismus seinen Zweck verfehle, da die Ausgleichsformel gemäß Artikel 35 Absatz 3 der Gemeinwohlaufträge offensichtlich falsch sei (Erwägungsgründe 512 und 513). Corsica Ferries bringt insbesondere vor, dass die Anwendung der Indexierungsformel dazu führe, dass den Auftragnehmern ein über der Inflation liegender indexierter Ausgleich gewährt wird. Die Kommission hält dieses Vorbringen jedoch für unbegründet.

(1113) Wie von den französischen Behörden erläutert, basieren die Zahlen in der vorläufigen Betriebsrechnung der Konzessionsinhaber (Anhang 9) für jedes Los auf den Nominalwerten für 2023. Der Nominalbetrag der Höhe der Ausgleichsleistungen für Betriebskosten wird jedes Jahr auf der Grundlage der Formel in Artikel 35 Absatz 3 der Gemeinwohlaufträge aktualisiert, um den realen Werten (d. h. inflationsbereinigten Werten) Rechnung zu tragen. Die Formel in Artikel 35 Absatz 3 der Gemeinwohlaufträge stellt sicher, dass der in einem Jahr tatsächlich gezahlte Ausgleich geringer ist als die Inflation.

(1114) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die in den Randnummern 39 bis 43 des DAWI-Rahmens genannten Anforderungen an den Effizienzmechanismus erfüllt sind und dass das Vorbringen von Corsica Ferries unbegründet ist.

7.3.8.5. Vorschriften für Unternehmen, die auch Tätigkeiten ausüben, bei denen es sich nicht um Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt, oder die mehrere Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen

(1115) Darüber hinaus sieht Randnummer 44 des DAWI-Rahmens vor:, dass, wenn ein Unternehmen auch Tätigkeiten ausübt, bei denen es sich nicht um die betreffende Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt, in dessen Buchführung die Kosten und Einnahmen in Verbindung mit der Erbringung der betreffenden Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse von allen anderen Tätigkeiten im Einklang mit den in Randnummer 31 dargelegten Grundsätzen getrennt ausgewiesen werden müssen. Ist ein Unternehmen mit der Erbringung mehrerer Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut, weil es sich um unterschiedliche Bewilligungsbehörden oder um unterschiedliche Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt, muss sich für jede Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse anhand der Buchführung einzeln überprüfen lassen, ob eventuell eine Überkompensation vorlag.

(1116) Wie in Erwägungsgrund 293 angegeben, ist in Artikel 30 der Gemeinwohlaufträge festgelegt, dass in der internen Buchführung des Auftragnehmers die Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und den Einnahmen im Zusammenhang mit anderen Dienstleistungen getrennt auszuweisen sind, wobei die Schlüssel für die Zuordnung aller unmittelbaren Kosten, die für die Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erforderlich sind, und ein angemessener Beitrag zu den mittelbaren Kosten, die den DAWI und den kommerziellen Tätigkeiten gemeinsam sind, zu berücksichtigen sind. Die Kommission stellt fest, dass die Gemeinwohlaufträge in Anhang 9 die Umlegungsschlüssel für die einzelnen Kostenpositionen der Auftragnehmer enthalten. Artikel 46 der Gemeinwohlaufträge sieht ferner vor, dass die Auftragnehmer jedes Jahr einen jährlichen Tätigkeitsbericht (einschließlich eines aktualisierten Anhangs 9) erstellen, in dem die tatsächlichen Einnahmen und Kosten im Zusammenhang mit der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und im Zusammenhang mit kommerziellen Tätigkeiten getrennt aufgeführt sind; dieser wird vom OTC geprüft.

(1117) Nach Auffassung der Kommission ist Randnummer 44 des DAWI-Rahmens somit erfüllt.

7.3.8.6. Überkompensation

(1118) Nach Randnummer 49 des DAWI-Rahmens müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass Unternehmen keine Ausgleichszahlungen erhalten, die über den gemäß diesem Abschnitt festgelegten Betrag hinausgehen. Auf Verlangen der Kommission müssen sie entsprechende Nachweise vorlegen. Sie müssen regelmäßig zum Ende der Betrauungsdauer und in jedem Fall in Abständen von höchstens drei Jahren Kontrollen vornehmen oder sicherstellen, dass solche Kontrollen durchgeführt werden.

(1119) Wie in den Erwägungsgründen 312 bis 317 beschrieben, führen die französischen Behörden jährlich eine *Ex-post*-Kontrolle der Höhe der an die Auftragnehmer gezahlten Ausgleichsleistungen durch, um sicherzustellen, dass es nicht zu einer Überkompensation kommt, die sich aus der tatsächlichen Nutzung der Schiffe ergeben kann.

(1120) Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Höhe der Ausgleichsleistungen für jedes Los, die *ex ante* in der vorläufigen Betriebsrechnung (Anhang 9) berechnet wird, auf der Mindestanzahl der jährlichen Hin- und Rückfahrten oder des Basisverkehrs beruht, die im Rahmen der DAWI erforderlich sind (d. h. einschließlich verschiebbarer Hin- und Rückfahrten, jedoch ohne zusätzliche Hin- und Rückfahrten).

(1121) Was den Basisverkehr betrifft, so wird der Ausgleich auf der Grundlage der Umlegungsschlüssel berechnet, die für die gesamte Laufzeit des Vertrags fest sind (Erwägungsgrund 307), es sei denn, nach der *Ex-post*-Kontrolle besteht eine Diskrepanz zwischen dem in Anhang 9 aufgeführten Umlegungsschlüssel und dem Umlegungsschlüssel, der sich aus der tatsächlichen Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ergibt. Dieser Mechanismus ermöglicht es somit, die Höhe der Ausgleichsleistungen für Betriebs-, Investitions- und Kraftstoffkosten gegebenenfalls nachträglich entsprechend der tatsächlichen Nutzung der Schiffe zu verringern. Dies bedeutet, dass für den Fall, dass die Kapazität des für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse reservierten Schiffes tatsächlich für kommerzielle Dienstleistungen genutzt wird, die Umlegungsschlüssel in Anhang 9 und damit die Ausgleichsleistungen angepasst werden.

(1122) Darüber hinaus werden nicht durchgeführte Überfahrten nicht kompensiert (Erwägungsgrund 315).

(1123) Das OTC führt eine *Ex-post*-Kontrolle der Berechnung der Ausgleichsleistungen auf der Grundlage des Jahresberichts der Konzessionsinhaber durch, der die aktualisierte Betriebsrechnung im gleichen Format wie die vorläufige Betriebsrechnung (Anhang 9) enthält nebst einem Vergleichs- und Erläuterungsvermerk bezüglich der Differenz zwischen den tatsächlichen und den erwarteten Einnahmen und Kosten. Eine Erstattung durch den Auftragnehmer an die CdC erfolgt, wenn eine Differenz zwischen der Höhe der Ausgleichsleistungen, die sich aus der vorläufigen Betriebsrechnung ergibt, und dem Betrag, der sich aus der aktualisierten Betriebsrechnung ergibt, besteht.

(1124) Bei den zusätzlichen Hin- und Rückfahrten gilt die gesamte Dienstleistung als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Wie in Erwägungsgrund 306 dargelegt, ist in Artikel 38 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge festgelegt, dass der Ausgleich für eine zusätzliche Hin- und Rückfahrt, sofern sie durchgeführt wird, entweder i) der in Anhang 9 (vorläufige Betriebsrechnung) angegebenen erwarteten Höhe der Ausgleichsleistungen pro Hin- und Rückfahrt oder ii) dem Betrag entspricht, der sich aus der aktualisierten Betriebsrechnung ergibt, die die tatsächlichen Nettokosten für die Durchführung einer zusätzlichen Hin- und Rückfahrt enthält und Teil des Jahresberichts ist, je nach dem, welcher Betrag niedriger ist. Die Kommission ist der Auffassung, dass dieser Ansatz angemessen ist, um eine Überkompensation zu vermeiden.

(1125) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass der von den französischen Behörden gewählte Ansatz geeignet ist, das Risiko einer Überkompensation auszuschließen.

(1126) Was die Rückzahlung etwaiger überschüssiger Ausgleichsleistungen betrifft, so kann gemäß Artikel 35 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge die Hälfte aller überschüssigen Ausgleichsleistungen von den Konzessionsinhabern bis zu einer Höhe von 5 % der Kompensation einbehalten werden. Corsica Ferries macht geltend, dass dies zu einer Überkompensation führen würde (Erwägungsgrund 505).

(1127) Nach Auffassung der Kommission muss dieses Vorbringen zurückgewiesen werden. Wie in Erwägungsgrund 1110 dargelegt, ist die Tatsache, dass die Betreiber von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gegebenenfalls einen Teil der Überkompensation behalten dürfen, für die Betreiber eines öffentlichen Dienstes ein Anreiz, die Kapazität des Schiffes so effizient wie möglich zu nutzen. In Bezug auf nicht durchgeführte Überfahrten ist darauf hinzuweisen, dass eine Hin- und Rückfahrt vom OTC nur im Falle höherer Gewalt oder unvorhersehbarer Ereignisse im Einvernehmen mit den Konzessionsinhabern annulliert werden kann (Erwägungsgrund 291). Daher kann die Tatsache, dass die Begünstigten der Maßnahmen nicht einmal für die Fixkosten einer annullierten Hin- und Rückfahrt entschädigt werden, als eher vorsichtig angesehen werden. In jedem Fall ist der Betrag, den die Betreiber eines öffentlichen Dienstes im Falle einer Überkompensation einbehalten dürfen, auf 5 % der Ausgleichsleistungen begrenzt.

(1128) Wie in den Erwägungsgründen 503 bis 511 dargelegt, führt Corsica Ferries zusätzliche Argumente an, um zu zeigen, dass die Bedingungen der Gemeinwohlaufträge nicht ausreichen, um das Risiko einer Überkompensation auszuschließen. Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen.

(1129) *Erstens* bringt Corsica Ferries vor, dass nach dem DAWI-Rahmen die mit kommerziellen Tätigkeiten verbundenen Gewinne bei der Berechnung der Höhe der Ausgleichsleistungen nur dann berücksichtigt werden müssten, wenn die DAWI den Betreibern besondere oder ausschließliche Rechte verleiht und wenn diese Gewinne einen angemessenen Gewinn übersteigen. Wie in den Erwägungsgründen 1016 bis 1096 dargelegt, sind diese beiden Umstände im vorliegenden Fall jedoch nicht erwiesen.

(1130) *Zweitens* sind die angewandten Kostenumlegungsschlüssel, wie in den Erwägungsgründen 1079 bis 1089 dargelegt, objektiv und hinreichend gerechtfertigt, um das Risiko einer Überkompensation der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu minimieren.

(1131) *Drittens* ist der Begriff „aus den Tätigkeiten resultierender Schlüssel" klar und im Licht der allgemeinen Grundsätze der Kostenallokation zu verstehen, die von den französischen Behörden festgelegt und den Bietern im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens für die Gemeinwohlaufträge vorgelegt wurden (Erwägungsgrund 308). Jedenfalls ist der Begriff in Artikel 35 Absatz 1 und Artikel 37 Absatz 1 der Gemeinwohlaufträge näher definiert als „ein Umlegungsschlüssel, der sich aus dem tatsächlichen Betrieb (tatsächliche Kosten und Einnahmen, tatsächlicher Betrieb der Schiffe usw.) ergibt".

(1132) *Viertens* stellen entgegen dem Vorbringen von Corsica Ferries die von den Begünstigten der Maßnahmen erzielten kommerziellen Gewinne, die nach Artikel 32 der Gemeinwohlaufträge (Erwägungsgrund 296) zur Verfolgung der Ziele der Verbesserung der Umweltqualität der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse reinvestiert werden müssen, keine rechtswidrigen Investitionsbeihilfen dar. Erstens stellen gewerbliche Gewinne keine staatlichen Mittel dar. Zweitens sind, wie bereits erwähnt, die Kostenumlegungsschlüssel genau definiert, sodass eine Quersubventionierung von Investitionen, die aus kommerziellen Gewinnen finanziert werden, ausgeschlossen werden kann.

(1133) Schließlich ist auch das Vorbringen von Corsica Ferries zurückzuweisen, wonach die Vertragspartner am Ende der Gemeinwohlaufträge von einem latenten Wertzuwachs der Schiffe profitierten, der sich daraus ergebe, dass die Abschreibungs- und Leasingzahlungen, die über CFI ausgeglichen werden, den wirtschaftlichen Wertverlust der Schiffe im selben Zeitraum überstiegen. Die Kommission räumt zwar ein, dass zwischen der wirtschaftlichen Lebensdauer eines Wirtschaftsguts in einem bestimmten Fall und dem Zeitraum, in dem ein Vermögenswert von einem Unternehmen abgeschrieben wird, ein Unterschied bestehen kann, doch ist es nicht offensichtlich falsch, für die Berechnung der Höhe der Ausgleichsleistungen, wie im vorliegenden Fall, die Abschreibung heranzuziehen, die sich aus der Anwendung derselben Abschreibungsgrundsätze ergibt, die das Unternehmen zu buchhalterischen Zwecken anwendet und die der Praxis im Seeverkehrssektor entsprechen.

(1134) Insbesondere bestätigten die französischen Behörden während des förmlichen Prüfverfahrens, dass in der endgültigen Fassung des Anhangs 9 die Methode zur Berechnung der Abschreibung von Schiffen linear ist und dass der Abschreibungszeitraum von den Bewerbern anhand der Lebensdauer eines Schiffes im See-Fracht- und -Personenverkehrssektor, die im Durchschnitt 30 Jahre beträgt, festgelegt wurde.

7.3.8.7. Schlussfolgerung zur Höhe der Ausgleichsleistungen

(1135) Auf der Grundlage der Erwägungen in den Erwägungsgründen 1071 bis 1133 ist die Kommission der Auffassung, dass die französischen Behörden die in Abschnitt 2.8 des DAWI-Rahmens festgelegten Voraussetzungen hinsichtlich der Höhe der Ausgleichsleistungen erfüllten, insbesondere in Bezug auf die Nettokosten, die Kostenallokationsmethode, angemessenen Gewinn, Effizienzanreize und Überkompensation.

7.3.9. *Zusätzliche Voraussetzungen, die erforderlich sein könnten, um sicherzustellen, dass die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem Interesse der Europäischen Union zuwiderläuft*

(1136) Randnummer 51 des DAWI-Rahmens besagt, dass die Bestimmungen nach Abschnitt 2.1 bis Abschnitt 2.8 des Rahmens in der Regel ausreichend sind, um sicherzustellen, dass Beihilfen den Wettbewerb nicht in einer Weise verfälschen, die den Interessen der Europäischen Union zuwiderläuft.

(1137) Nach Randnummer 52 des DAWI-Rahmens ist es jedoch vorstellbar, dass unter bestimmten außergewöhnlichen Umständen schwerwiegende Wettbewerbsverfälschungen auf dem Binnenmarkt möglicherweise nicht angegangen werden und die Beihilfe den Handel in einem Ausmaß beeinträchtigen könnte, das dem Interesse der Union zuwiderläuft. Gemäß Randnummer 53 des DAWI-Rahmens prüft die Kommission in einem solchen Fall, ob derartige Wettbewerbsverfälschungen durch Auflagen für die Mitgliedstaaten oder durch Aufforderung der Mitgliedstaaten zur Unterbreitung von Verpflichtungsangeboten abgemildert werden können.

(1138) Randnummer 54 des DAWI-Rahmens besagt, dass mit schwerwiegenden Wettbewerbsverfälschungen, die den Interessen der Europäischen Union zuwiderlaufen, nur bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände gerechnet wird. Die Kommission sollte ihre Aufmerksamkeit auf Wettbewerbsverfälschungen richten, bei denen die betreffende Beihilfe erhebliche nachteilige Auswirkungen auf andere Mitgliedstaaten und das Funktionieren des Binnenmarkts hat, z. B. weil sie Unternehmen in wichtigen Wirtschaftszweigen die Möglichkeit nimmt, das für eine rentable Geschäftstätigkeit erforderliche Geschäftsvolumen zu erreichen.

(1139) In den Randnummern 55 bis 59 des DAWI-Rahmens sind fünf Fälle aufgeführt, in denen die Kommission gemäß Randnummer 52 des DAWI-Rahmens eine eingehende Analyse von Wettbewerbsverzerrungen vornehmen sollte.

(1140) Gemäß Randnummer 55 des DAWI-Rahmens können sich derartige Wettbewerbsverfälschungen zum Beispiel ergeben, wenn sich die Dauer der Betrauung mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nicht auf objektive Kriterien stützt (wie etwa durch die Notwendigkeit einer Amortisierung nicht übertragbaren festen Sachanlagevermögens), oder wenn bei der Betrauung eine Reihe von Aufgaben gebündelt wird (die üblicherweise Gegenstand separater Betrauungen sind, ohne Einbußen an gesellschaftlichem Nutzen und ohne Zusatzkosten im Hinblick auf die Effizienz und Wirksamkeit der Erbringung der Dienstleistungen). In einem derartigen Fall würde die Kommission prüfen, ob dieselbe Gemeinwohlleistung ebenso gut in einer weniger wettbewerbsverfälschenden Weise erbracht werden könnte, zum Beispiel durch eine in Dauer oder Umfang beschränktere Betrauung oder durch separate Betrauungen.

(1141) Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, dass die Dauer der Betrauung auf der Grundlage objektiver Kriterien gerechtfertigt ist (Abschnitt 7.3.4). Darüber hinaus decken die Gemeinwohlaufträge einen klar definierten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen und sehen verhältnismäßige gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vor, um diesem Bedarf gerecht zu werden. Daher könnten die Gemeinwohlaufträge keinen eingeschränkteren Anwendungsbereich haben. Schließlich sahen die französischen Behörden einen Gemeinwohlauftrag für jede Seeverkehrsstrecke vor, auf der der Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen im Güter- und Personenverkehr besteht, wobei sie getrennte Betrauungen vorsahen. Für eine eingehende Analyse von Wettbewerbsverzerrungen auf der Grundlage von Randnummer 55 des DAWI-Rahmens besteht daher im vorliegenden Fall keine Notwendigkeit.

(1142) Nach Randnummer 56 des DAWI-Rahmens kann eine eingehendere Bewertung auch dann erforderlich sein, wenn ein Mitgliedstaat einen Erbringer einer öffentlichen Dienstleistung ohne Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens mit der Aufgabe betraut, eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse auf einem nicht vorbehaltenen Markt zu erbringen, auf dem bereits sehr ähnliche Dienstleistungen erbracht werden oder in naher Zukunft ohne die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse wahrscheinlich erbracht würden. Diese nachteiligen Auswirkungen auf die Entwicklung des Handels könnten noch ausgeprägter sein, wenn die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu einem Tarif angeboten werden soll, der unterhalb der Kosten eines tatsächlichen oder potenziellen Anbieters liegt, sodass es zu einer Marktabschottung kommt. Daher kann die Kommission — unter voller Beachtung des weiten Ermessensspielraums des Mitgliedstaats bei der Definition der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse — Änderungen verlangen, die sich zum Beispiel auf die Gewährung der Beihilfe beziehen können, wenn sie plausibel aufzeigen kann, dass es möglich wäre, dieselbe Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu vergleichbaren Bedingungen für die Nutzer in einer weniger wettbewerbsverfälschenden Weise und zu geringeren Kosten für den Staat zu erbringen.

(1143) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden die Gemeinwohlaufträge nicht ohne ein Ausschreibungsverfahren vergeben haben. Randnummer 56 des DAWI-Rahmens ist daher im vorliegenden Fall nicht einschlägig. In jedem Fall ist die Kommission der Auffassung, dass die französischen Behörden auf den Strecken zwischen Korsika und dem Hafen Marseille eindeutig mehrere Bedarfe an öffentlichen Dienstleistungen festgestellt haben, die kein anderer vergleichbarer kommerzieller Dienst von/zu den Häfen Toulon/Nizza erfüllen konnte. Sie stellten ferner fest, dass es keinen alternativen Ansatz gibt, der den Wettbewerb zu geringeren Kosten für den Staat weniger einschränken würde. Für eine eingehende Analyse von Wettbewerbsverzerrungen auf der Grundlage von Randnummer 55 des DAWI-Rahmens besteht daher im vorliegenden Fall keine Notwendigkeit.

(1144) Die Kommission stellt außerdem fest, dass die Gemeinwohlaufträge hauptsächlich Seeverkehrsdienstleistungen für Fracht ohne Zugmaschine betreffen, bei denen unstreitig ein völliges Marktversagen zwischen Korsika und dem französischen Festland besteht und für die nur der Hafen Marseille über ausreichende Umschlagkapazitäten verfügt.

(1145) Die Kommission stellt ferner fest, dass der Transport von Fracht mit Zugmaschine, für den Frankreich eine teilweise Substituierbarkeit zwischen den Häfen Toulon und Marseille identifiziert hat, nur 20 % der Gesamtnachfrage nach Fracht mit Zugmaschine und 4 % der gesamten Frachtnachfrage betrifft ([302]). Da dieses Volumen begrenzt ist, ist die Marktverzerrung minimal und hat keine wirklichen Auswirkungen auf den Wettbewerb.

(1146) Darüber hinaus wird mit dem Gemeinwohlauftrag für die Strecke Marseille-Propriano, die auch Personenverkehr umfasst, auch ein völliges Marktversagen bei den Dienstleistungen nach Propriano behoben. Dieser Gemeinwohlauftrag kann daher weder zu einer Marktabschottung oder -beschränkung noch zu einer diskriminierenden Maßnahme im Sinne des DAWI-Rahmens und der Seekabotageverordnung führen.

(1147) Zudem ist darauf hinzuweisen, dass der Hafen Marseille über eine ausreichende Kapazität verfügt, um es einem Betreiber wie Corsica Ferries zu ermöglichen, Dienste von diesem Hafen aus anzubieten. Keiner der der Kommission im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens vorgelegten Beweise legt etwas anderes nahe.

(1148) In Randnummer 57 heißt es, dass eine engere Überwachung auch dann berechtigt ist, wenn die Betrauung mit der Verpflichtung zur Dienstleistungserbringung mit besonderen oder ausschließlichen Rechten verbunden ist, die den Wettbewerb auf dem Binnenmarkt in einem Ausmaß beschränken, das den Interessen der Europäischen Union zuwiderläuft.

(1149) Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, dass die Gemeinwohlaufträge keine besonderen oder ausschließlichen Rechte gewähren. Daher ist Randnummer 57 im vorliegenden Fall nicht anwendbar.

(1150) In Randnummer 58 heißt es, dass die Kommission des Weiteren auf Situationen achten wird, in denen die Beihilfe das Unternehmen in die Lage versetzt, die Einrichtung oder Nutzung einer nicht reproduzierbaren Infrastruktur zu finanzieren, die die Möglichkeit birgt, auf dem Markt, auf dem die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbracht wird, oder auf verbundenen relevanten Märkten eine Abschottung zu bewirken.

(1151) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die in Rede stehenden Gemeinwohlaufträge keine nicht reproduzierbare Infrastruktur beinhalten und dass ihre Finanzierung es den Konzessionsinhabern auch nicht ermöglicht, die Schaffung oder Nutzung einer solchen Infrastruktur zu finanzieren. Randnummer 58 ist daher im vorliegenden Fall nicht anwendbar.

(1152) Kommt es infolge einer Betrauung, durch die die wirksame Durchführung und Durchsetzung der EU-Rechtsvorschriften zur Wahrung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts behindert wird, zu Wettbewerbsverfälschungen, so prüft gemäß Randnummer 59 die Kommission, ob die Gemeinwohlleistung ebenso gut auf eine weniger wettbewerbsschädliche Weise erbracht werden könnte, indem z. B. die sektorspezifischen EU-Rechtsvorschriften in vollem Umfang durchgesetzt werden.

(1153) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die Gemeinwohlaufträge die wirksame Umsetzung oder Durchsetzung der geltenden Rechtsvorschriften nicht behindern, da die französischen Behörden die Grundsätze der geltenden sektorspezifischen Rechtsvorschriften, nämlich der Seekabotageverordnung, strikt eingehalten haben.

(1154) Für eine eingehende Analyse von Wettbewerbsverzerrungen auf der Grundlage von Randnummer 55 des DAWI-Rahmens besteht daher im vorliegenden Fall keine Notwendigkeit.

([302]) Die Schätzung der Frachtnachfrage beruht auf historischen Daten (Erwägungsgrund 224), aus denen hervorgeht, dass Fracht mit Zugmaschine nur etwa 20 % des gesamten zwischen 2016 und 2020 zwischen Marseille und Korsika beförderten Güterverkehrs ausmachte (Erwägungsgrund 54). Da 20 % der Nachfrage nach Fracht mit Zugmaschine zwischen Marseille und Toulon als substituierbar angesehen werden, gelten insgesamt nur 4 % der gesamten Frachtnachfrage als substituierbar zwischen Marseille und Toulon.

7.3.10. *Anforderungen an die Veröffentlichung bestimmter Informationen im Zusammenhang mit der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse*

(1155) Randnummer 60 des DAWI-Rahmens lautet: „Für jede in den Geltungsbereich dieser Mitteilung fallende Ausgleichsleistung für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse veröffentlicht der betreffende Mitgliedstaat die folgenden Informationen im Internet oder in sonstiger angemessener Weise:

— die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation oder der unter Randnummer 14 genannten sonstigen angemessenen Mittel

— Gegenstand und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

— das Unternehmen und gegebenenfalls das betreffende Gebiet

— den jährlichen Beihilfebetrag für das betreffende Unternehmen."

(1156) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die französischen Behörden die nach Randnummer 60 des DAWI-Rahmens erforderlichen Informationen veröffentlicht haben ([303]), mit Ausnahme der den Beihilfeempfängern jährlich gewährten Beihilfen, die nach Prüfung dieser Informationen veröffentlicht werden.

(1157) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Voraussetzungen von Randnummer 60 des DAWI-Rahmens erfüllt sind.

7.3.11. *Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt*

(1158) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen mit dem DAWI-Rahmen und der Seekabotageverordnung im Einklang stehen. Die Gemeinwohlaufträge sind daher mit dem Binnenmarkt vereinbar.

8. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

(1159) Die Kommission stellt fest, dass Frankreich die Gemeinwohlaufträge, die eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig durchgeführt hat. Jedoch sind die Gemeinwohlaufträge mit dem Binnenmarkt vereinbar —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Ausgleichsleistungen in Höhe von insgesamt 853,6 Mio. EUR, die Frankreich Corsica Linea und La Méridionale (getrennt oder gemeinsam) im Rahmen der fünf Gemeinwohlaufträge für Seeverkehrsdienste für Korsika vom/zum Hafen Marseille für den Zeitraum 2023-2030 gewährt, stellen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(2) Die in Absatz 1 genannte staatliche Beihilfe, die Frankreich nach Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig gewährt hat, ist im Sinne des Artikels 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

([303]) Die Ergebnisse der öffentlichen Konsultationen sind unter folgendem Link zu finden: https://www.isula.corsica/Synthese-des-resultats-des-consultations-publiques-sur-le-transport-maritime-entre-la-Corse-et-le-continent-francais_a4936.html?preview=1 (abgerufen am 18. Oktober 2024), und die anderen Punkte unter folgendem Link: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (abgerufen am 18. Oktober 2024).

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 26. November 2024

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Exekutiv-Vizepräsidentin